

La VOCE dei trasporti

LXX anno dalla fondazione

N. 11-12 | Novembre-Dicembre 2020

Un anno nel segno del Covid



FIT-CISL

FEDERAZIONE ITALIANA TRASPORTI

CONCORSO "NICO PIRAS"
ALL'INTERNO
L'INSERTO STACCABILE **SONOSTATOIO**
INSIEME CONTRO IL MALTRATTAMENTO DEI MEZZI PUBBLICI



Il frutto del mio benessere, un'assicurazione UniSalute

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

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

UniSalute, un nuovo modo di guardare all'assicurazione

UniSalute
SPECIALISTI NELL'ASSICURAZIONE SALUTE

www.unisalute.it
numero verde 800 114444

Unipol
GRUPPO

Sommario

numero 11-12 - Novembre-Dicembre 2020



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@cisl.it

Stampa e distribuzione

Tipografia Facciotti Srl

Vicolo Pian Due Torri, 74 - 00146 Roma

Tel. 06 55260900

Registrazione al tribunale di Roma

n. 350 del 16/06/1987

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

Chiuso in redazione il 23/12/2020

Finito di stampare nel mese di Ottobre

Tiratura: 28.000 copie

Editoriale

2 Un anno nel segno del Covid

In Evidenza

- 6 De Micheli: «Italia veloce» per trasportarci nel futuro»
- 8 Trasporto aereo, piattaforma rinnovata per tornare a volare
- 10 L'anno che verrà: logistica tra crisi e opportunità
- 12 L'Italia 2020 vista dal Censis: stanca ma non senza risorse

Logistica integrata - Ambiente

- 14 Nuovo ccnl e smart working, le priorità per il 2021
- 16 Un nuovo "dopoguerra": il futuro sostenibile parte da oggi

Mobilità

- 18 2020, anno da dimenticare? Forse no
- 20 Trasporto ferroviario: primo, rinnovare il contratto
- 22 Rfi, su manutenzione e circolazione svolta frenata dal Covid
- 23 Manutenzione rotabili: la Fit-Cisl guarda oltre

Trasporto aereo marittimo e Portualità

- 24 Rafforzare il confronto per una nuova cultura del mare
- 26 Navi abbandonate, così aiutiamo gli equipaggi
- 28 Dalla crisi alla ripartenza: virare si può

Viabilità

- 30 Anas: ecco le nuove sfide da vincere
- 32 Concessioni autostradali, le proposte per ripartire

Politiche sociali, partecipazione e sicurezza

- 34 Fondo nuove competenze, uno strumento da non sprecare

Generi e generazioni

- 36 Lavoratrici e fattore Covid: il piano della Fit-Cisl
- 38 Effetto Covid: se i giovani pagano il prezzo più alto

Regioni

- 39 **Campania**
Scriviamo insieme a giovani e donne un nuovo capitolo
- 40 **Emilia Romagna**
Nuovo patto per il Tpl
- 41 **Lombardia**
2021, formazione centrale anche grazie alla Fit
- 42 **Puglia**
Una regione da rimettere in moto
- 43 **Toscana**
Trasporti e lavoro, guardare al domani nonostante il Covid

Un anno nel segno del Covid

Siamo pronti a voltare pagina e a riconquistare insieme un segno positivo del futuro



Salvatore Pellecchia

Segretario Generale FIT-CISL

Siamo arrivati alla fine dell'anno. Un anno particolare, per utilizzare un eufemismo, in cui siamo stati messi tutti a dura prova da un evento inedito, eccezionale, tanto straordinario quanto feroce: la pandemia da Covid-19.

Il bilancio del 2020, sotto qualsiasi luce si provi a ripercorrere gli eventi degli ultimi mesi, non potrà che risentire in modo profondo dell'effetto pandemia sul piano umano e sociale. Dall'inizio dell'anno in Italia si sono contati circa 2 milioni di contagiati e oltre 69mila persone hanno perso la vita. Senza contare gli effetti minori e i disagi che ciascuno ha subito. Una ferita che in tantissime famiglie non si rimarginerà facilmente. Sul versante dell'economia, che nel nostro Paese era fortemente rallentata da meccanismi decisionali obsoleti e da inadeguatezze infrastrutturali già prima dell'impatto con il nuovo coronavirus, si sta pagando un prezzo altissimo e questo dato è certificato dalle stime più recenti. Nel suo rapporto sulle prospettive economiche per l'Italia, l'Istat ha aggiornato con un ribasso dello 0,6% le sue previsioni sul Prodotto interno lordo 2020. Secondo

la nuova stima, il Pil a fine anno scenderà dell'8,9%. Nel 2021, secondo le previsioni, si tornerà al segno più: nel prossimo anno la crescita dovrebbe essere del 4%. Un barlume di luce all'orizzonte, quindi. Volendo vedere il bicchiere mezzo pieno, in un anno da shock pandemico anche evitare che il calo del Pil sia a doppia cifra è un risultato da sopportare senza disperarsi troppo. Ma sappiamo che tutti questi numeri sono aleatori: molto dipenderà da come nel 2021 sapremo far fronte, a livello internazionale e specificamente nel nostro Paese, all'avanzata del virus, da quanto efficacemente gestiremo la campagna di vaccinazione, da come, dove e in quanto tempo saremo in grado di investire le risorse economiche che l'Europa ci ha messo a disposizione.

Bruxelles batte un colpo

La principale buona notizia, per il 2020, è proprio che davanti a una minaccia globale quale il Covid-19, un nemico dal potenziale distruttivo enorme, l'Europa c'è e batte un colpo forte. Il Recovery Fund – così in Italia amiamo ribattezzare il programma Next Generation Eu, approvato dall'Ue come integrazione del Quadro finanziario pluriennale (Qfp) 2021-2027 per fornire un antidoto straordinario agli effetti economici e sociali della pandemia – è un'occasione da non perdere. La mano europea potrebbe trainare con decisione la ripresa, anche nel nostro Paese, spingendo il Pil nazionale in su dello 0,3% nel 2021, dello 0,5% nel 2022, dell'1,3% nel 2023, dell'1,7% nel 2024 e del 2% nel 2025. Tutto questo, però, a condizione che il Piano nazionale di ripresa e resilienza sulla cui base verranno erogati i fondi – 209 i miliardi di euro complessivamente a disposizione dell'Italia, tra finanziamenti a fondo perduto e prestiti – sia all'altezza delle sfide. Sono sei i pilastri su cui il programma di utilizzazione del sostegno europeo dovrebbe fondarsi: digitalizzazione, innovazione e competitività; rivoluzione verde e transizione ecologica; salute; infrastrutture per la mobilità; istruzione, formazione, ricerca e cultura; equità sociale, di genere, territoriale. Le polemiche politiche che stanno accompagnando il varo del Piano e le convulse trat-

“ Siamo orgogliosi dei risultati ottenuti. Ma non ci fermiamo di certo qui. Continueremo a darci da fare affinché il 2021 possa essere ricordato come un anno di rinascita e di ripartenza.

A tutti i lettori della rivista, a tutte le lavoratrici e a tutti i lavoratori e ai loro cari, in particolare a chi più degli altri ha sofferto e sta soffrendo l'impatto con il Covid-19, rivolgo i miei migliori auguri di buone feste e di buon anno nuovo.

La Fit-Cisl sarà al vostro fianco, per contribuire a far sì che gli auspici e i progetti in campo lavorativo di ciascuno di voi possano concretizzarsi nel corso dei prossimi mesi. ”



tative per l'istituzione della cabina di regia che ne seguirà gli sviluppi, però, non sembrano all'altezza del compito che come Paese ci attende.

Il bicchiere mezzo vuoto

D'altra parte, se si vuole vedere il bicchiere mezzo vuoto non c'è bisogno di inforcare occhiali dalle lenti particolarmente scure. Il Centro Studi di Confindustria (Csc) mette in guardia dal «rischio di nuova caduta», paventando un'ulteriore frenata dell'economia anche nel quarto trimestre, soprattutto a causa della nuova contrazione dei servizi (turismo in primis, con perdite vicine al 70%) e del piccolo commercio. Segnali negativi a fronte dell'iniezione di denaro pubblico fatta dal Governo, in attesa del sostegno europeo: la cifra fin qui introdotta dal nostro Esecutivo si aggira attorno ai 110 miliardi, destinati a crescere con l'imminente manovra finanziaria da 38 miliardi. Uno sforzo non sufficiente a evitare che nel 2020 il tasso di disoccupazione si collochi al 9,4%, per poi crescere nel

2021 – prevede l'Istat – all'11%, rimanendo stabile, al 10,9%, nel 2022.

I moniti di Istat e Ocse

A scontare gli affanni della macchina occupazionale – ha recentemente avvertito il presidente dell'Istituto, Gian Carlo Blangiardo, durante un'audizione parlamentare – sono innanzitutto i cittadini che vivono nel Mezzogiorno, le donne e i giovani. Particolarmente acuto il problema dell'occupazione femminile, anche a causa della brusca contrazione nei servizi: «nel secondo trimestre del 2020 si contano 470 mila occupate in meno rispetto allo stesso trimestre dell'anno precedente (323 mila in meno tra quelle con contratto a tempo determinato) e il tasso di occupazione femminile 15-64 anni si attesta al 48,4%, contro il 66,6% di quello maschile, collocandoci al penultimo posto della graduatoria europea, appena sopra la Grecia». Gli effetti della crisi si avvertono anche sul versante demografico: se nel 2019 i nuovi nati erano scesi a quota 420mila,

se ne prevedono 408mila quest'anno e 393mila nel 2021. Tutto questo mentre – è il monito che ci arriva dall'Ocse attraverso l'Economic Outlook appena diffuso – gli incentivi anti-crisi del Governo, che pure hanno «mitigato gli effetti su imprese e famiglie», stanno determinando un preoccupante aumento dei livelli del debito pubblico, con un rapporto debito/Pil che nel 2020 dovrebbe attestarsi al 178,7%, per poi calare al 178,3 e 177,3% nei prossimi due anni. Inevitabile la ricetta che ne consegue: occorre «una crescita più elevata per migliorare la posizione di bilancio a medio termine».

La foto del Censis

Uno sguardo come sempre illuminante e originale sulla situazione italiana è stato offerto nei giorni scorsi con la presentazione del 54esimo Rapporto Censis, di cui parliamo più diffusamente nelle prossime pagine. Il sistema-Italia, ci informa il Censis con la consueta capacità immaginifica, è una «ruota quadrata» che avanza a fatica,

un assetto sociale in cui – ne è convinto il 90,2% degli italiani – l'emergenza e il lockdown hanno danneggiato maggiormente le persone più vulnerabili e ampliato le disuguaglianze sociali, privilegiando i garantiti a danno dei non garantiti. E a pagare il conto – anche il centro di ricerca fondato da Giuseppe De Rita lo conferma – sono stati soprattutto giovani e donne. La fotografia scattata dal Censis evidenzia che c'è molto da lavorare, in più direzioni, per superare le disuguaglianze – di classe, di appartenenza geografica, di genere, anagrafiche – e, al contempo, per favorire l'integrazione e il rispetto reciproco.

Dalla parte delle donne

Come sindacato siamo molto sensibili a tutti questi aspetti critici, a individuare le cause e proporre soluzioni. Ogni occasione, dal nostro punto di vista, merita di essere colta per promuovere un avanzamento delle relazioni sociali e lavorative nel nostro Paese. Lo abbiamo dimostrato anche in occasione del 25 novembre, Giornata internazionale per l'eliminazione della violenza contro le donne. Questa ricorrenza ci ha dato modo di riaffermare il nostro impegno quotidiano per contrastare il fenomeno della violenza in ogni sua forma, fisica, psicologica, economica in ogni ambito in cui si manifesta, a casa e a lavoro. La violenza sulle donne è un fenomeno culturale spesso sommerso che colpisce senza distinzione di età, ceto sociale e appartenenza etnica. Una piaga fatta di vessazioni quotidiane, di molestie e di varie altre forme di violenza che si consumano nei luoghi di lavoro, troppo frequentemente nel più totale silenzio. Purtroppo il lockdown dei mesi scorsi, necessario per arginare il diffondersi della pandemia, ha determinato un aumento delle violenze tra le mura domestiche. Ora più che mai è il momento di dire basta. E la Fit-Cisl lo sta facendo a gran voce in tutte le occasioni possibili, richiedendo l'introduzione di nuove norme di specifica tutela sui luoghi di lavoro, sia attraverso il legislatore, sia stipulando accordi e

inserendo, in occasione dei rinnovi dei contratti collettivi nazionali, nuovi istituti contrattuali in materia.

La novità Biden e noi

Mentre la Giornata internazionale per l'eliminazione della violenza contro le donne ha faticato a trovare spazio nell'agenda dell'informazione e della politica, le elezioni presidenziali americane hanno suscitato un'attenzione a livello internazionale che ha trovato un puntuale riflesso sulle prime pagine dei giornali italiani e nella copertura radiotelevisiva. Uno scontro appassionante ma non privo di colpi bassi, terminato – dopo gli interminabili strascichi giudiziari – con la vittoria del candidato democratico Joe Biden ai danni del presidente uscente, il repubblicano Donald Trump. Il cambio di stagione in corso a Washington è destinato a produrre forti conseguenze anche a Roma così come nelle altre capitali.

Se da un lato può apparire prematuro, in attesa dell'insediamento del nuovo inquilino della Casa Bianca, attribuire sin d'ora alla vittoria di Biden conseguenze politiche ancora da verificare, dall'altro lato già si possono cogliere i primi segnali del nuovo vento americano. Per esempio in materia di lotta al cambiamento climatico e di politiche green: Biden ha annunciato che gli Stati Uniti rientreranno negli accordi di Parigi. In campagna elettorale, il presidente eletto aveva presentato un

ambizioso piano per una transizione ecologica tale da annullare lo sfruttamento delle fonti fossili entro 15 anni, rendendo gli Stati Uniti un Paese a emissioni zero entro il 2030. Vedremo se così sarà. Ma il nuovo orientamento americano si incrocia in modo significativo con l'impronta green del piano



Next Generation Eu di cui dicevamo sopra.

Rimettiamo in movimento l'Italia

La svolta annunciata da Biden e la coincidenza con il cambio di marcia europeo devono spingerci a valorizzare al massimo, con obiettivi e progetti ben definiti, le risorse che Bruxelles ci mette a disposizione. Purché siano ben spesi, i soldi che arriveranno dall'Europa significano per l'Italia l'occasione

– unica e da non sprecare - di provvedere a una maggiore tutela del territorio e dell'ambiente, ma anche potenziare e riqualificare le reti di trasporto, realizzare un'infrastruttura digitale adeguata ai tempi (questi mesi di telelavoro e didattica a distanza ne hanno evidenziato non solo lo stato ma an-

offerta ai cittadini e degli standard di sicurezza – investendo per esempio nella formazione per la prevenzione degli infortuni sul lavoro, delle malattie professionali e nella riqualificazione per l'accrescimento delle competenze di tutto il personale dei trasporti. Solo con un "Progetto Paese" degno di questo nome e aperto

al contributo delle forze sociali potremo crescere rapidamente e "rimettere in movimento" l'Italia, recuperando terreno rispetto ai nostri partner europei.

Liberi dal presentismo

Come Fit-Cisl siamo anche impegnati a far sì che i contratti collettivi nazionali di lavoro siano rinnovati al più presto. La contrattazione è uno dei pilastri su cui deve reggersi nel prossimo anno la ripartenza del sistema Italia. Intanto, seppure in un frangente difficile, il nostro impegno sul versante contrattuale produce risultati importanti a salvaguardia di chi lavora: il 3 dicembre si è concluso il percorso che ha portato all'attivazione del Fondo Tpl salute per l'assistenza sanitaria integrativa a favore del personale dipendente. Uno strumento che era stato previsto dal ccnl Autoferrotranvieri e internavigatori del 2015 e dal ccnl Noleggio autobus con conducente del 2018. L'impegno profuso nei mesi scorsi per aiutare i lavoratori a sostenere l'impatto sanitario ed economico della pandemia proseguirà senza sosta nel corso del 2021. Un'altra notizia posi-

tiva che abbiamo potuto portare alle lavoratrici e ai lavoratori marittimi è quella del rinnovo del contratto collettivo nazionale di settore che abbiamo sottoscritto nella sede di Confitarma il 16 dicembre 2020. Sappiamo che il nuovo anno ci riserverà ancora molte insidie. Coltivare passivamente il pessimismo, però, non fa per noi. Consci della complessità dell'opera che ci attende, siamo pronti a riconquistare insieme un segno positivo del futuro e a uscire dal presentismo – un difetto della vista ancora troppo diffuso tra la nostra classe politica – per contribuire alla crescita del Paese in un sereno e luminoso orizzonte di lungo periodo.

Questo numero della *Voce dei Trasporti* è l'ultimo di un *annus horribilis* che, a partire dallo scoppio della pandemia, è apparso più che mai in salita per tutti noi. Come cittadini e come operatori al servizio di chi lavora, abbiamo avvertito doppiamente la responsabilità di fare fronte, promuovendo e ottenendo misure efficaci, alle molte insidie del Covid-19. Il nostro sindacato è stato sempre in prima linea ovunque ce ne fosse bisogno. Abituati come siamo a rimboccarci le maniche senza attardarci nella protesta sterile, o nella ossessiva quanto inutile ricerca di presunti colpevoli su cui scaricare responsabilità e frustrazioni, abbiamo fatto tutto quanto potesse rientrare nelle nostre facoltà e possibilità per tutelare le lavoratrici e i lavoratori, così come gli utenti dei trasporti, in questa fase molto critica. Siamo orgogliosi dei risultati ottenuti. Ma non ci fermiamo di certo qui. Continueremo a darci da fare affinché il 2021 possa essere ricordato come un anno di rinascita e di ripartenza. A tutti i lettori della rivista, a tutte le lavoratrici e a tutti i lavoratori, in particolare a chi più degli altri ha sofferto e sta soffrendo l'impatto con il Covid-19, rivolgo i miei migliori auguri di buone feste e di buon anno nuovo. La Fit-Cisl sarà al vostro fianco, per contribuire a far sì che gli auspici e i progetti in campo lavorativo di ciascuno di voi possano concretizzarsi nel corso dei prossimi mesi.



che il carattere strategico) e connessa a un incremento della cyber security, migliorare il sistema sanitario, abbattere la burocrazia con le opportune riforme della pubblica amministrazione, rendere più solide ed efficienti le istituzioni dedite all'istruzione scolastica nonché alla formazione e riqualificazione professionale. Visto nella nostra prospettiva di sindacato dei trasporti, ciò si traduce nella chance di coniugare il sostegno all'occupazione con il miglioramento dei servizi di mobilità

cembre si è concluso il percorso che ha portato all'attivazione del Fondo Tpl salute per l'assistenza sanitaria integrativa a favore del personale dipendente. Uno strumento che era stato previsto dal ccnl Autoferrotranvieri e internavigatori del 2015 e dal ccnl Noleggio autobus con conducente del 2018. L'impegno profuso nei mesi scorsi per aiutare i lavoratori a sostenere l'impatto sanitario ed economico della pandemia proseguirà senza sosta nel corso del 2021. Un'altra notizia posi-

De Micheli: «“Italia veloce” per trasportarci nel futuro»



Giulia Dellepiane
g.dellepiane@cisl.it

La Ministra ci illustra il piano per modernizzare i trasporti e vincere la «tirannia della distanza»

Non è ancora finita, ma ci siamo quasi. Per ora la pandemia continua a infierire in Italia e nel mondo ma il vaccino la fermerà. Tuttavia l'umanità ne uscirà comunque trasformata: staremo più attenti all'igiene e alla sicurezza, per dirne una. E gioco-forza cambierà anche l'economia mondiale, che dovrà non solo adattarsi ai cambiamenti richiesti dalla lotta al virus, ma riprendersi dal tracollo causato dalle restrizioni agli spostamenti imposte nei vari paesi per fermare i contagi. L'evoluzione in arrivo, inevitabile, coinvolgerà anche il settore dei trasporti e pure l'Italia. Ne abbiamo parlato con la Ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti, **Paola De Micheli**, per capire come il Belpaese costruirà e modellerà il proprio futuro trasportistico.

Il settore dei trasporti ha confermato la sua strategicità per il Paese nei mesi più duri della pandemia. Ma la crisi economica, nata dall'emergenza Covid, sta colpendo anche questo comparto. Qual è ora lo stato di salute dei trasporti in Italia? Quanto saranno difficili i mesi invernali e come li gestiremo?

«L'emergenza Covid ha dimostrato ancora una volta il ruolo strategico del trasporto delle merci e della logistica, basti pensare all'approvvigionamento dei generi alimentari e dei medicinali sempre garantito anche nella fase più acuta dell'epidemia. Il settore ha davanti a sé sfide sempre più importanti, inserite in un processo di rinnovamento continuo per rispondere a un mondo produttivo in costante evoluzione, più automatizzato e interconnesso. Di fronte a questi scenari, condizionati anche dalla crisi pandemica, è necessario un Piano della resilienza e dello sviluppo della logistica italiana. Bisogna potenziare il sistema logistico nazionale come motore necessario al funzionamento di qualsiasi attività, produzione o servizio, compresi quelli individuabili come strategici e di primaria importanza per la sussistenza stessa della comunità. Alle risorse annualmente stanziati per l'autotrasporto, pari a circa 240 milioni, aggiungeremo ulteriori fondi destinati al rinnovo del parco veicolare, alcuni già stanziati ed altri che abbiamo già chiesto per la legge di bilancio 2021».

I fondi del Next Generation EU (Recovery Fund) dovrebbero arrivare il prossimo anno: come possono essere usati per far crescere i trasporti in Italia?

«Sarà anche grazie alle risorse del Next Generation EU che disegneremo l'Italia del futuro, il Paese dei prossimi 10 anni, mettendo insieme risorse nazionali e comunitarie. Il nostro piano "Italia Veloce" per le infrastrutture e i trasporti vale 200 miliardi in 15 anni e mira a trasformare il nostro in un Paese sostenibile, un Paese nel quale l'80% dei cittadini dovrà vivere a meno di un'ora di distanza da una grande infrastruttura di comunicazione, che sia ferroviaria o stradale. Solo così sconfiggeremo quella tirannia della distanza che determina anche una tirannia delle opportunità, perché chi vive nelle aree periferiche ha meno possibilità di scelta. Nel nostro piano c'è un grande investimento sui porti, asset fondamentale in un Paese dove i due terzi dei confini sono sul mare, c'è un progetto specifico sull'intermodalità e lo sviluppo del trasporto ferroviario, ed un piano complessivo e strutturale per la riforma del trasporto pubblico locale che in Italia sconta arretratezze e inefficienze. C'è un gap nei trasporti tra nord e sud che ha creato disuguaglianze e che va assolutamente colmato. Ecco perché al Sud andrà una quota consistente delle risorse. In poco più di un anno di vita questo Governo ha già messo a terra più di 17 miliardi di opere infrastrutturali tra cantieri conclusi, appaltati e lavorati e oltre 11 miliardi di finanziamenti».

La crisi economica nata dalla pandemia ha quasi azzerato le distanze tra le compagnie aeree. Come può Alitalia sfruttare questa occasione per rilanciarsi?

«Il rilancio di Alitalia e la sua trasformazione in una grande compagnia aerea dallo sguardo fortemente internazionale è stato uno dei nostri primi obiettivi fin dall'insediamento del Governo. In uno scenario di mercato profondamente diverso dal passato, segnato dalla pandemia, abbiamo voluto non solo approfondire tutte le opportunità aperte per il settore aereo del nostro Paese, ma realizzare anche un grande investimento, industriale, trasportistico e turistico. Abbiamo voluto dare una risposta alle esigenze, nazionali e internazionali, di una grande compagnia aerea di bandiera per un Paese con un potenziale turistico importantissimo e rapporti di business con tutto il mondo. Il piano industriale di ITA, in assoluta discontinuità col passato, consentirà all'Italia - nel rispetto dei principi di concorrenzialità e di libera iniziativa economica - di disporre di una compagnia aerea in grado di contribuire alla ripresa economica del Paese, ma soprattutto di compe-

tere sul mercato internazionale del trasporto aereo».

Un altro settore gravemente colpito è quello del trasporto ferroviario, soprattutto quello di passeggeri, settore che invece è al centro dei piani europei per il futuro – pensiamo ad esempio al Green New Deal. Che progetti ha il Governo per rilanciarlo?

«Abbiamo ben chiara l'importanza strategica del ferro, così come abbiamo chiare le difficoltà che gli operatori stanno affrontando ed è per questo che abbiamo messo a terra una serie di interventi rilevanti: dei 17 miliardi di cantieri che abbiamo sbloccato in 14 mesi, ben 11 sono di competenza di Rete Ferroviaria Italiana. Il Governo ha il dovere di garantire sostegno alle imprese che erogano servizi di trasporto ferroviario, passeggeri e merci. Le stiamo supportando attraverso contributi economici, con l'estensione della riduzione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, con l'azzeramento dell'intera componente del pedaggio legata ai dati di traffico. Ancora, riguardo al trasporto ferroviario merci, abbiamo previsto un sostegno per le imprese detentrici e noleggiatrici di carri ferroviari merci, nonché per gli spedizionieri ed operatori del trasporto multimodale. È stato anche rifinanziato il "ferrobonus", mantenendo ferme le risorse già assegnate dalla legge di bilancio 2020 e dal decreto Rilancio».

Anche il trasporto marittimo è colpito molto duramente: da un lato il settore croceristico, in cui l'Italia è leader, è completamente fermo, dall'altro navi di trasporto merci sono bloccate in giro per il mondo dai lockdown dei vari paesi, e si propone il dramma dei marittimi in attesa di rimpatrio. Quale ruolo vuole giocare il Governo per tutelare i lavoratori e rilanciare il settore?

«Subito dopo aver costruito un sistema di norme emergenziali a sostegno del settore, la prima cosa su cui come



Paola De Micheli, Ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti

Ministero e come Governo ci siamo concentrati è la prospettiva, attraverso un piano per rafforzare l'economia del mare, strategica per il nostro Paese e per la ripresa delle attività. Dentro al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) abbiamo previsto una serie di misure che, compatibilmente con i tempi europei, riteniamo di poter già mettere a terra nei primi tre anni. Al Ministero dell'Economia abbiamo consegnato un cronoprogramma con tutte le nostre proposte di finanziamento per il Recovery Fund, sia di natura infrastrutturale e terrestre - i porti, per intenderci - sia relative ad erogazioni o modalità di distribuzione di risorse destinate a imprese e aziende per la sostituzione di flotte e una maggiore sostenibilità ambientale. Ho notato che, in giro per l'Europa, qualcuno si è accorto di quanto il Governo italiano stia investendo sull'economia del mare, sulla portualità e sul complesso delle imprese».

La pandemia non ha oscurato questioni che tenevano banco da tempo. Pensiamo ad esempio alla tragedia del ponte Morandi, che ha portato in evidenza due temi: quello delle concessioni, che riguardano di fatto monopoli naturali e quindi rendite sicure di beni pubblici affidate a privati, e quello dei tempi troppo lunghi per realizzare le grandi opere, men-

tre l'Italia ha bisogno di soluzioni più veloci ma sempre efficaci. Che cosa ha imparato il Paese da queste lezioni e come si agirà in futuro?

«La tragedia del ponte Morandi è un evento che non potremo mai dimenticare, come cittadini e ancora di più come amministratori. Dall'esperienza del ponte San Giorgio abbiamo sicuramente imparato molto: si è trattato di un'operazione talmente peculiare da non poter essere replicata per nessun'altra opera pubblica. Voglio sottolineare che il nostro obiettivo rispetto al sistema delle concessioni è stato fin dall'inizio quello della tutela di un bene pubblico come la rete autostradale, mettendo in atto una riforma che è una rivoluzione: attraverso un riequilibrio del ruolo dello Stato che ha permesso di rafforzare i controlli, anche con l'attivazione dell'agenzia Ansfisa, e di incrementare gli investimenti sulla manutenzione, cambiando radicalmente il rapporto con i concessionari. Inoltre abbiamo vietato le verifiche autonome da parte dei concessionari, finalmente definito linee guida uguali per tutti sulla sicurezza di ponti e viadotti, il quadruplicamento delle multe per tutti gli inadempimenti minori. E tutto questo ha portato nell'ultimo anno a centinaia di milioni di cantieri per potenziare la manutenzione».

Trasporto aereo, piattaforma rinnovata per tornare a volare



Monica Mascia
Segretario Nazionale FIT-CISL

Aggiornare e attuare le soluzioni di “Rimettiamo in movimento il Paese” è la prima sfida 2021

L'anno che si avvicina alla conclusione resterà inevitabilmente caratterizzato, nei libri di storia, dall'impatto con la pandemia. Un impatto globale sotto tutti i profili: per la forza devastante con cui il Covid-19 si è propagato fino a raggiungere ogni angolo del pianeta e per il modo totalizzante in cui il virus ha contagiato le nostre vite e le nostre abitudini, entrando nelle nostre famiglie e nei nostri luoghi di lavoro. Come ben sappiamo, alcune categorie produttive sono state particolarmente bersagliate. E tra i settori più colpiti c'è di certo il trasporto aereo, dove secondo la International Air Transport Association (Iata) sono a rischio 4,8 milioni di posti di lavoro, con una domanda di viaggi crollata del 75% ad agosto 2020 rispetto allo stesso mese dello scorso anno.

Eppure, in un contesto così fosco, anche grazie all'operato del sindacato è stata accesa qualche fiammella di speranza.

Se da un lato registriamo l'uscita di scena di Ernest Airlines, fallita nei giorni scorsi nonostante il nostro impegno per il rilancio del vettore, dall'altro lato abbiamo assistito, con partecipe soddisfazione, al coronamento degli sforzi per il mantenimento di una compagnia di bandiera nel nostro Paese. È un tasto su cui come Fit-Cisl abbiamo battuto incessantemente, spesso navigando controcorrente, negli ultimi anni. L'Italia ha bisogno di un vettore nazionale capace di sostenere il turismo e l'intero sistema di mobilità. Per questo era necessario far sì che la storia di Alitalia potesse proseguire. È stata dunque provvidenziale la costituzione della Newco chiamata a ereditare la missione della nostra compagnia di bandiera. Ma non possono essere ripetuti gli errori del passato, come abbiamo scritto nello scorso numero della “Voce dei Trasporti”, in cui abbiamo evidenziato i pericoli principali da cui guardarsi. La rotta giusta da seguire, l'abbiamo indicata con forza da molto tempo. Un esempio su tutti: il convegno del 22 maggio 2018, ospitato nell'auditorium Cisl di via Rieti a Roma, sul tema “L'evoluzione del trasporto aereo. Un problema di Alitalia o un vantaggio per l'Italia?”. Quella riflessione condivisa con le istituzioni, gli esperti del settore e il gruppo dirigente, corredata da uno studio lungimirante condotto presso l'Università Bicocca e integrato da valutazioni e proposte della Fit-Cisl, ha posto

le basi per una preziosa convergenza delle principali forze sindacali anche sul tema del trasporto aereo.

La ricerca di una posizione comune del sindacato in materia di trasporti ha prodotto, nel giugno 2019, l'apertura di una vertenza unitaria basata su una piattaforma di proposte dal titolo “Rimettiamo in movimento il Paese”. Il documento, sottoscritto da Filt-Cgil e Uiltrasporti oltre che dalla Fit-Cisl, è imperniato su tre punti-chiave (infrastrutture, regole di sistema e rinnovi contrattuali) e dedica ampio spazio al trasporto aereo. Alcuni aspetti della

Come sempre accade quando la Fit-Cisl sposa un'iniziativa, la piattaforma unitaria offre una serie di proposte organiche ancora valida per le sfide di domani

piattaforma unitaria, con particolare riferimento alle novità sull'intero comparto del trasporto aereo, le regole di sistema e sui vettori, colpiscono per la loro attualità. In “Rimettiamo in movimento il Paese” viene rimarcato il ruolo strategico del trasporto aereo italiano, e all'interno di esso della necessità della compagnia di bandiera, per l'intera economia nazionale. Per capitalizzare le enormi potenzialità del settore occorre però – si avverte nel documento – colmare una serie di lacune. “Rimettiamo in movimento il Paese” non si ferma ai rilievi critici: come sempre accade quando la Fit-Cisl sposa un'iniziativa, la piattaforma unitaria offre una serie di proposte organiche ancora valide per le sfide di domani. Per fortuna non si parte da zero: alcune indicazioni, grazie alle interlocuzioni e al lavoro incessante delle segreterie con le istituzioni, sono state nel frattempo recepite da Governo e Parlamento. Ed è significativo che questi passi avanti si siano verificati nei mesi scorsi, in uno dei frangenti più difficili per il settore. Mentre il Covid-19 metteva sotto scacco il sistema sanitario e la macchina produttiva del Paese, costringendo le compagnie aeree a un sostanziale fermo, le nostre istituzioni introducevano le misure che hanno reso possibile la scrittura



dell'art. 203 del decreto "Rilancio" e il varo della nuova Alitalia. In particolare, il decreto Rilancio ha messo a disposizione 3 miliardi di euro per la costituzione della nuova compagnia, specificando i passaggi istituzionali necessari per il decollo. Non solo. Il decreto Rilancio ha finalmente introdotto l'obbligo del trattamento economico minimo per il personale del trasporto

dare sostegno e integrazione al reddito di tutte le aziende del settore, finanziato in parte anche dalle aziende e dai lavoratori, era stato privato di questo fondamentale flusso economico che era stato indirizzato verso altri capitoli di spesa.

Queste novità si inseriscono nel solco di "Rimettiamo in movimento il Pa-

hanno mantenuto la loro validità ma, se dovessimo indicare sinteticamente i quattro scogli ancora da superare, non ci sarebbero dubbi: «assenza di politiche ed azioni industriali di sistema e incapacità di fare rete», «insufficienti politiche istituzionali, industriali e finanziarie che siano in grado di capitalizzare le enormi potenzialità» offerte dal mercato, «un eccessivo numero



aereo con il sopracitato art. 203. Una misura da tempo sollecitata dalle organizzazioni sindacali, Fit-Cisl in testa, per impedire forme di dumping contrattuale, da parte di società straniere, a danno delle compagnie aeree italiane. Il decreto Rilancio ha inoltre ripristinato che il 50 per cento delle somme derivanti dall'addizionale comunale sui diritti di imbarco venisse destinato al Fondo di solidarietà per il settore del trasporto aereo e del sistema aeroportuale, a decorrere dal 1° luglio 2021. Vogliamo ricordare che il Fsta, al pari di altri fondi professionali, creato per

ese". Dobbiamo però consolidare nei prossimi mesi questo lavoro, sia per quanto riguarda il rilancio della compagnia di bandiera sia in vista di un rafforzamento dell'intero settore, soprattutto nel pretendere un quadro di sistema regolatorio, con L'Enac (Ente nazionale per l'aviazione civile) pronto a svolgere il suo importantissimo ruolo di vigilanza e sanzionatorio. Sul versante sindacale, uno dei passaggi da compiere sarà l'aggiornamento della piattaforma unitaria anche per quanto riguarda il capitolo del trasporto aereo. Gli elementi portanti di quell'analisi

di aeroporti in concorrenza tra loro», interventi mirati a sostegno di quelle «numerose aziende del settore, anche storiche, che sono fallite o sono state drasticamente ridimensionate nel corso degli ultimi quindici anni».

Questi i nodi da cui occorre ripartire, aggiornando la piattaforma comune ma, soprattutto per attuare quelle soluzioni ai problemi di lungo periodo evidenziati in quel documento. Una sfida da affrontare e da vincere insieme, nel 2021.

L'anno che verrà: logistica tra crisi e opportunità



Maurizio Diamante
Segretario Nazionale FIT-CISL

La pandemia ha imposto nuovi paradigmi, il sindacato deve comprenderli e rinnovarsi

Trasformare una crisi in un'opportunità: più facile a dirsi che a farsi, certo. A maggior ragione se si cerca di applicare questo principio di saggezza a una condizione di sofferenza come quella determinata, anche in Italia, dalla pandemia. Eppure, per quanto possa suonare stonato nell'attuale contesto di dolore, il motto latino di ispirazione cristiana «ex malo bonum» aiuta a sopportare il peso della crisi e a indirizzare le nostre azioni verso scelte proficue tanto sul piano personale quanto su quello delle decisioni che investono la collettività.

In molti casi si tratta di comprendere innanzitutto le dinamiche in atto e i loro possibili sbocchi. Pensiamo a quanto accaduto sul versante degli acquisti online e conseguentemente della logistica: a causa del lockdown, la già forte tendenza dei consumatori a privilegiare le spese via internet rispetto a quelle nei negozi fisici ha subito nel 2020 un'inarrestabile accelerazione. Rendendo ancor più nevralgico il sistema di trasporto e consegna delle merci dai magazzini alle nostre case o ai nostri luoghi di lavoro. La crescita dell'e-commerce è un elemento destinato a consolidarsi e rafforzarsi ulteriormente, con riflessi positivi sull'occupazione nel comparto: un cambio di paradigma economico e sociale che un sindacato al passo coi tempi deve riuscire a interpretare e fare proprio, così da agire in modo più incisivo, offrendo a lavoratrici e lavoratori una protezione più ampia.

È un approccio che contraddistingue da tempo la riflessione e l'operato della Fit-Cisl: non è un caso che già in "Rimettiamo in movimento il Paese", la piattaforma comune siglata su nostro impulso nel giugno 2019 con Filt Cgil e Uiltrasporti, fosse sollecitata «una particolare attenzione al mondo dell'autotrasporto e della distribuzione urbana delle merci», «settore strategico che da anni è attraversato da gravi problematiche», per le quali proponevamo puntuali soluzioni.

Lo stesso vale per la più generale questione delle infrastrutture, che in "Rimettiamo in movimento il Paese" venivano opportunamente inquadrare come «il principale moltiplicatore del benessere economico e del progresso sociale».

La questione della modernizzazione delle infrastrutture rimane. Ed è destinata a ripresentarsi in tutta la sua gravità quando la macchina del sistema-Italia sarà pronta a ripartire a pieno regime

Un moltiplicatore frenato però – allora come oggi – dalla mancanza di investimenti nelle nuove opere necessarie e nella manutenzione di quelle esistenti. Il freno alla circolazione dei mezzi determinato nei mesi scorsi dalle misure anti-Covid ha parzialmente oscurato, e reso meno funesto, il problema del cedimento di ponti, viadotti e altre opere infrastrutturali che risalgono anche a più di 50 anni fa. Ma la questione della modernizzazione delle infrastrutture rimane. Ed è destinata a ripresentarsi in tutta la sua gravità quando la macchina del sistema-Italia sarà pronta a ripartire a pieno regime. Per questo continuiamo a incalzare da un lato il Governo, affinché sblocchi i fondi necessari alla realizzazione di nuove opere e al completamento di quelle incompiute, e da un altro lato le grandi concessionarie delle gestioni autostradali, che devono finalmente investire in manutenzione.

A proposito delle tendenze sorte o consolidate a partire dallo scoppio della pandemia, c'è da notare che lo smart working è diventato un fattore essenziale anche per società come Anas, dove più del 60 per cento dei dipendenti ha fatto ricorso a questa modalità. Un altro fenomeno destinato a divenire strutturale e che come sindacato monitoriamo con attenzione. Lo smart working, collocato in un contesto di opportune tutele, è un'opportunità da cogliere – anche una volta usciti dall'incubo della pandemia – in quanto consente un equilibrio tra le esigenze di produttività e quelle di conciliazione dei tempi di vita e lavoro.

Sul versante Aspi il primo auspicio è che il 2021 segni la soluzione definitiva dell'annosa questione riguardante la proprietà della società e il ruolo in essa rivestito da Cassa Depositi e Prestiti. Ma in una prospettiva sindacale di medio-lungo periodo è il caso di analizzare anche l'impatto dei



processi di digitalizzazione e automazione sulla politica delle assunzioni e sulle nuove professionalità richieste. Si snoderà infatti su questi filoni – oltre che sulla tutela dell'occupazione esistente – la partita che come rappresentanti dei lavoratori ci vede protagonisti. In questa partita, un fattore chiave è la capacità, per una forza sindacale moderna, di restare attrattiva anche di fronte al rapido cambiamento dello scenario sociale, delle condizioni di mercato e dei modi di produzione.

Il tema della digitalizzazione e dell'automazione riguarda da vicino anche le lavoratrici e i lavoratori dei porti. In quest'ambito il 2020 è stato caratterizzato dal rinnovamento di diverse presidenze delle Autorità di sistema. Enti regolatori che devono svolgere fino in fondo il loro compito, per ridare centralità ai porti e salvaguardare chi vi lavora: in tal senso confidiamo che il



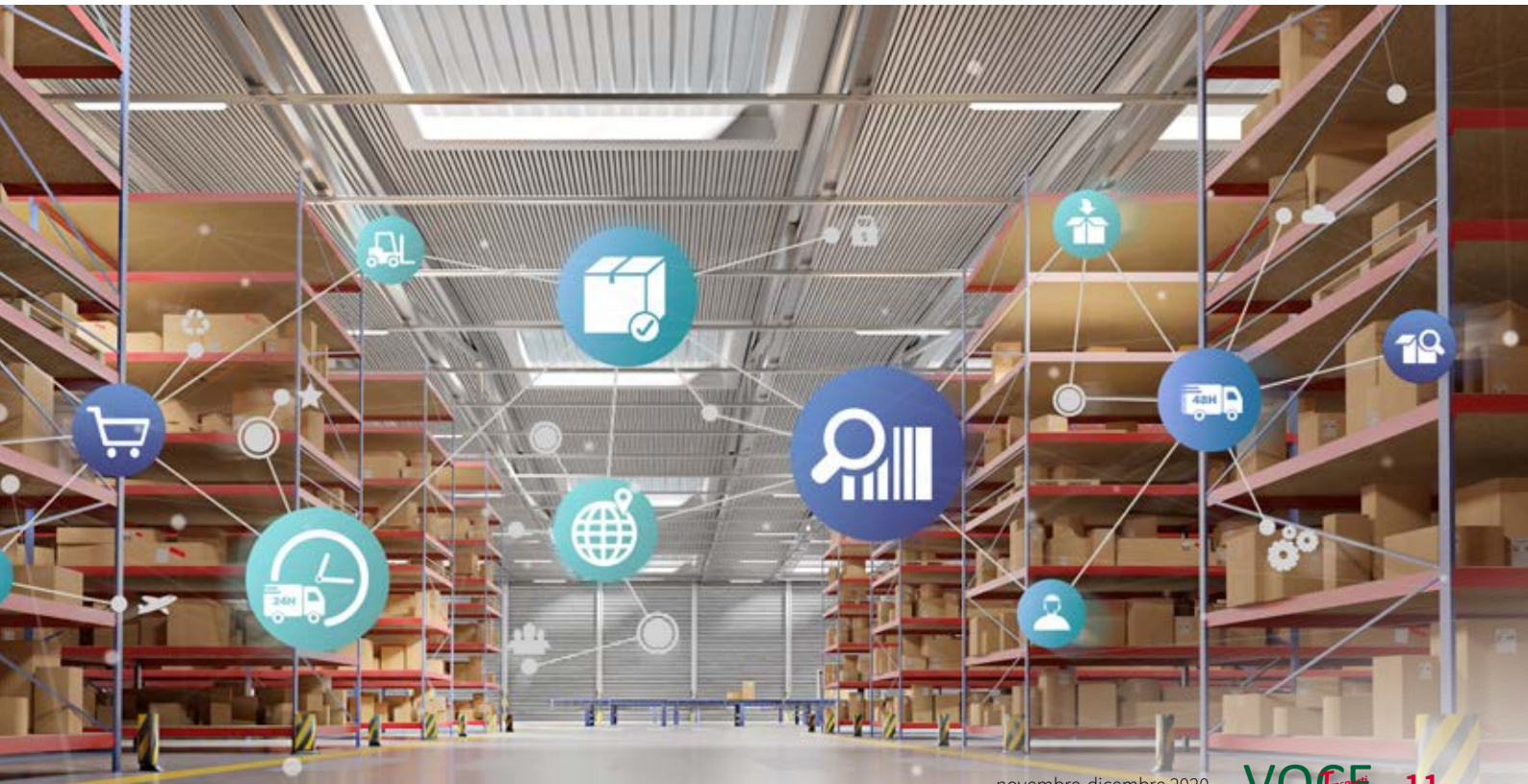
2021 possa essere un anno di svolta. Noi faremo fino in fondo la nostra parte e ci impegneremo in ogni modo affinché sia al più presto rinnovato il contratto nazionale di settore.

Con altrettanta determinazione agiremo a tutela di chi opera nel settore dei servizi ambientali: si tratta di lavoratrici e lavoratori che hanno fornito un apporto prezioso durante i mesi di lockdown, in condizioni di sicurezza che sono progressivamente cresciute.

Occorre procedere in questa direzione e consolidare – anche nel loro caso – le misure di prevenzione.

Doveroso è poi soffermarsi sulle gravi difficoltà in cui versa il comparto dell'autonoleggio, dove si procede a fari spenti a causa del crollo del trasporto aereo e dell'industria del turismo. Il blocco dei licenziamenti, prorogato fino a marzo 2021,

ha evitato danni all'occupazione, ma la miccia è pronta a esplodere. È dunque necessario intervenire in anticipo, come stiamo facendo su più fronti, sollecitando il varo di ammortizzatori sociali specifici e confrontandoci con le parti datoriali. Sempre con l'obiettivo di "rimettere in movimento il Paese" tutelando e promuovendo l'occupazione.



L'Italia 2020 vista dal Censis: stanca ma non senza risorse



Silvia Ferro

Un affresco in chiaroscuro: ineguaglianze e inefficienze, eppure siamo capaci di «geniale fervore»

«**A**ndrà tutto bene», era il mantra che riecheggiava nelle nostre conversazioni di qualche mese fa, quando al cospetto del nuovo nemico Covid-19 cercavamo di farci forza reciprocamente e di gettare lo sguardo oltre le trincee. Sappiamo poi com'è andata, quanta sofferenza abbiamo dovuto collettivamente sopportare nell'affrontare la prima ondata della pandemia, tirando un respiro di sollievo nel pieno dell'estate per poi ripiombare nell'incubo della conta quotidiana di morti e di nuovi contagi. Al 2021 ci stiamo avvicinando con uno stato d'animo che il Censis ritrae alla perfezione nel suo 54° Rapporto sulla situazione sociale del Paese. D'altra parte – ci spiega l'istituto fondato da Giuseppe De Rita illustrando il Rapporto 2020 - «il virus ha aggredito una società già stanca. Provata da anni di resistenza alla divaricazione dei redditi e alla decrescita degli investimenti, incerta sulle prospettive future, con un modello di sviluppo troppo fragile». Certo, «in tutte le epoche di crisi, la società italiana ha resistito e ha saputo rilanciare grazie a un curioso e originale intreccio dei suoi tessuti costituenti». Il nuovo mantra, però, sembra ora essere: «Meglio sudditi che morti».

Sono oltre 10 milioni i lavoratori dipendenti che attendono il rinnovo del loro contratto collettivo nazionale

Secondo il 54° Rapporto, «il 57,8% degli italiani è disposto a rinunciare alle libertà personali in nome della tutela della salute collettiva, lasciando al Governo le decisioni su quando e come uscire di casa, su cosa è permesso e cosa non lo è, sulle persone che si possono incontrare, sulle limitazioni alla mobilità personale. Il 38,5% è pronto a rinunciare ai propri diritti civili per un maggiore benessere economico, accettando limiti al diritto di sciopero, alla libertà di opinione e di iscriversi a sindacati e associazioni». Meno diritti, più «bonus economy», insomma. Quello che ora si prospetta per il Paese è un Capodanno di rassegnazione, preceduto da un Natale altrettanto magro: il 54,6% spenderà di meno per i regali da mettere sotto l'albero, il 59,6% taglierà le spese per il cenone del 31 dicembre. Per il 61,6% la festa di Capodanno sarà triste e rassegnata. Il 44,8% degli italiani è convinto che usciremo peggiori dalla pandemia (solo il 20,5% crede che questa esperienza ci renderà migliori). Dietro numeri così cupi emergono i contorni frastagliati di una società diseguale, in cui le differenze tendono a crescere. E la pandemia, anziché ridurle, le ha aggravate. Neppure la prospettiva della

casa comune europea sembra in grado di dare sollievo: solo il 28% degli italiani nutre fiducia nelle istituzioni comunitarie, a fronte di una media Ue del 43%.

Il Covid-19 ha svelato incrostazioni e inefficienze della nostra macchina economica e sociale: internet scarsamente accessibile per larghe fasce della popolazione, pochissimi istituti scolastici attrezzati per rispondere alla domanda di didattica a distanza, analfabetismo digitale molto diffuso nelle classi di età più elevate (il 14% tra i 65-74enni e il 30% tra i 55-64enni), meno tra le nuove generazioni (il 65% dei 16-24enni possiede adeguate competenze digitali). Il tema del *digital divide* rispecchia le differenze nella preparazione scolastica: solo il 18% delle persone con un basso livello di istruzione è digitalmente competente. Particolarmente dolente il tasto delle infrastrutture. Il Censis

ricorda che, al di là del “modello Genova”, difficilmente replicabile, in Italia si costruisce con troppa lentezza. Il tempo complessivo di attuazione di un'opera infrastrutturale è pari in media a 4 anni e 5 mesi, la fase di progettazione presenta durate medie variabili tra 2 e 6 anni, la fase di aggiudicazione dei lavori oscilla tra 5 e 20 mesi, i tempi medi di esecuzione variano tra 5 mesi e quasi 8 anni. Quanto ai mezzi di trasporto, la paura del contagio gioca a favore delle soluzioni private: il 37% degli italiani utilizza molto meno di prima i mezzi pubblici, sostituendoli con l'automobile, la bicicletta o spostandosi a piedi quando possibile.

Tra le molte sfaccettature della realtà italiana raccontate nel Rapporto 2020 non manca un focus sulle dinamiche in atto nel mondo del lavoro. Il Censis si sofferma sulla fondamentale questione della contrattazione collettiva, evidenziando il numero rilevante di lavoratori in attesa di rinnovo. «Sono oltre 10 milioni i lavoratori dipendenti che attendono il rinnovo del loro contratto collettivo nazionale. A dicembre di quest'anno se ne saranno aggiunti altri 400mila, portando all'85,2% la massa del lavoro dipendente che attende l'adeguamento del contratto di lavoro». Anche in questo caso dietro i dati medi si celano profonde differenze: «A giugno solo nel settore agricolo la contrattazione collettiva raggiungeva un livello di copertura prossimo alla totalità (93,4%), mentre nell'industria la percentuale scendeva al 23,9% e nel terziario al 21,4%, por-

tando la quota di dipendenti in attesa di rinnovo nel settore privato all'80,4%. Per il totale dell'economia, l'intervallo temporale tra la scadenza del contratto nazionale e la firma del rinnovo è in media di 16,6 mesi». Tra i 7 ccnl più rilevanti in termini di datori di lavoro e lavoratori interessati in attesa di rinnovo al 30 giugno 2020, c'è quello relativo a Logistica, trasporto merci, spedizioni: 473mila i lavoratori interessati, pari al 7,7% del totale. La quota maggiore è rappresentata dai lavoratori del terziario, della distribuzione e dei servizi, che valgono il 37,6% della somma complessiva (2.315mila i lavoratori interessati).

Un affresco in chiaroscuro, in cui i toni scuri sembrano per molte ragioni prevalere sui chiari. Ma il Censis non si limita a questo: il centro studi offre anche qualche ricetta correttiva, ac-

compagnata da una pennellata di speranza. Il suggerimento è innanzitutto di andare «verso un nuovo schema fiscale, perché non sono più tollerabili le distorsioni che pongono a carico degli onesti l'illegalità degli evasori»; seconda indicazione, «un ridisegno del sistema industriale e un ripensamento della qualità degli investimenti a sostegno della produzione, dell'innovazione, delle esportazioni»; terzo, «un ripensamento strutturale dei sistemi e sottosistemi territoriali. Il dibattito sul Mezzogiorno affonda precipitosamente e si impone la nuova questione settentrionale». Infine, per il Censis occorre «rivedere le attribuzioni di ruolo, identità, funzioni e responsabilità dei soggetti del terzo settore». I motivi per essere fiduciosi ci sono: «Nel timore e con cautela, il nostro Paese aspetta e sa di avere risorse, competenze, intuizione ed esperienza

per ricostruire i sistemi portanti dello sviluppo. Sa che dal suo geniale fervore traspira rapido il nuovo».

È proprio sulle nostre competenze, intuizioni ed esperienze che continueremo a puntare, così come abbiamo fatto anche nella fase più acuta della pandemia, per assicurare, attraverso la contrattazione, alle lavoratrici e ai lavoratori dei trasporti sempre maggiori livelli di salute e sicurezza sul lavoro, tutele normative ed economiche. Per fare questo però bisogna partire dalla tutela del lavoro su cui, come prevede l'articolo 1 della nostra Costituzione che il 22 dicembre ha compiuto 73 anni, è fondata la nostra Repubblica. Su questo tutti gli stakeholder dovrebbero essere d'accordo.



Nuovo ccnl e smart working, le priorità per il 2021



Quirino Archilletti

Siamo pronti a lasciarci alle spalle i travagli del 2020 e a cogliere le opportunità insite nel cambiamento

Il 2020 sarà inevitabilmente ricordato nei libri di storia per la durezza dell'impatto con la pandemia, così come gli anni caratterizzati dalle grandi guerre. Il virus Sars-Cov-2, nemico invisibile che ha generato la pandemia, ha fatto emergere tutte le fragilità del nostro Paese, dalla debolezza del sistema sanitario alle carenze infrastrutturali materiali e immateriali, ma ha messo anche in evidenza l'importanza del sistema logistico e del trasporto delle merci italiano; quel cono d'ombra che avvolgeva da sempre l'intera filiera è improvvisamente scomparso. La logistica ha garantito e continua a garantire l'approvvigionamento dei beni di prima necessità attraverso l'impegno e la responsabilità di lavoratori e lavoratrici che nonostante la paura dei contagi non si sono mai fermati. La buona notizia della prossima disponibilità del vaccino contro il Covid-19 e della sua distribuzione riconosce e conferma all'intera filiera della logistica un ruolo indispensabile anche per la salute della popolazione italiana.

Gestita l'emergenza pandemica, nel 2021 la nostra priorità sarà quello di cercare di rinnovare in tempi brevi il contratto collettivo nazionale

verno hanno profondamente influenzato l'economia italiana e non solo. I primi dati sugli effetti del Covid-19 rispetto al traffico merci sono drammatici. ChinaDesk ha stimato gli impatti su scambi e saldo di bilancio per il 2020 sulla base delle proiezioni Ocse relative alla contrazione del Pil mondiale. L'esito è una contrazione degli scambi tra Italia e resto del mondo nel 2020 pari a 149,1 miliardi di euro (-18%) così ripartiti: beni di consumo (-80,6 mld €), beni industriali (-32,4 mld €) e beni consumo/industriali (-36,1 mld €). Visto che la domanda di logistica e di trasporto merci è una domanda derivata, il crollo della produzione industriale, accertato dall'Istat, ha e avrà effetti dirompenti sui flussi di trasporto merci. Il crollo degli scambi internazionali si riflette in primis sul traffico dei container, ma non solo: ad esempio anche il settore dell'automotive ha registrato una forte contrazione con una naturale ricaduta nel settore delle bisarche.

Discorso a parte merita l'e-commerce: le severe limitazioni alla circolazione imposte dal Governo e le chiusure di molte attività per contenere ed evitare i contagi da Covid-19 hanno cambiato le tradizionali abitudini di acquisto di tutti noi.

Gli italiani, confinati a casa e comunque costretti a evitare luoghi di assembramento come i supermercati, hanno fortemente familiarizzato con gli emergenti canali di vendita on line. Secondo le stime Netcomm, gli e-shoppers in Italia sono ad oggi 29 milioni e l'emergenza sanitaria ha spinto 1,3 milioni di persone a utilizzare le piattaforme di acquisto digitale (+186% rispetto agli stessi mesi del 2019). Dal 17 febbraio al 3 maggio le vendite di prodotti di largo consumo online sono cresciute del 144,6%. Quando l'emergenza coronavirus sarà finita e tutto ritornerà alla vita ordinaria, le persone

A partire da fine febbraio 2020, il dilagare della pandemia e i conseguenti provvedimenti di contenimento decisi dal Go-

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 tenderà a consolidarsi anche dopo la crisi grazie alla maggiore confidenza con le tecnologie di e-commerce e alla maggiore fiducia verso il commercio elettronico in generale.

Tutte queste dinamiche, oltre a confermare il ruolo strategico e fondamentale della logistica e del trasporto merci, stanno mettendo a dura prova l'intera filiera distributiva, dai magazzini ai drivers che, nonostante tutto, continuano a garantire le consegne di beni indispensabili e non. 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 metta a rischio la salute e la sicurezza delle lavoratrici e dei lavoratori che ogni giorno con responsabilità prestano il loro servizio al Paese. Il tema sicurezza anche nel futuro dovrà rimanere centrale e

prioritario. Tutte le misure eccezionali messe in campo, come il protocollo integrativo per il contrasto al Covid-19 nel settore dei trasporti, da noi sottoscritto, dovranno divenire la normalità, come ad esempio la semplice pratica quotidiana di sanificazione di un mezzo di trasporto.

Gestita l'emergenza pandemica, nel 2021 la nostra priorità sarà quello di cercare di rinnovare in tempi brevi il contratto collettivo nazionale Logistica, Trasporto merci e Spedizione quale elemento fondamentale per la definizione dei trattamenti economici e normativi di tutte le lavoratrici e i lavoratori impegnati nel settore nonché in quanto strumento utile ad affermare il principio di legalità nell'ambito della filiera logistica, dell'autotrasporto, del delivery, della consegna a domicilio di merci e delle spedizioni.

Altro tema da affrontare prioritariamente sarà lo smart working. Questa modalità di lavoro, da realtà di nicchia qual era, si è molto diffusa nei mesi scorsi, anche se per cause contingenti, ma è regolata da norme non più

adeguate alle esigenze di lavoratori e aziende. La Fit-Cisl è convinta che lo smart working, all'interno dell'organizzazione del lavoro complessiva, debba essere governato attraverso accordi sindacali. Pertanto riteniamo che esso, se ben disciplinato, ad esempio garantendo il diritto alla disconnessione, possa generare molte opportunità nel mondo del lavoro; pensiamo alla tenuta dei livelli occupazionali in crisi, alle nuove opportunità lavorative che si creano con l'applicazione delle nuove tecnologie, alla possibilità di acquisire nuove competenze, alla indispensabile formazione continua e alla possibilità di favorire la conciliazione dei tempi di vita e lavoro con il relativo aumento della produttività aziendale.

Ancora una volta la Fit-Cisl, senza pregiudizi e forte dell'esperienza che ci sta lasciando questo sofferto e travagliato anno, è pronta ad andare avanti, a riprendere la contrattazione e a cogliere tutte le opportunità insite nel cambiamento per un rinnovo contrattuale attrattivo, esigibile e che valorizzi e tuteli sempre le lavoratrici e i lavoratori dell'intera filiera.

Un nuovo “dopoguerra”: il futuro sostenibile parte da oggi



Angelo Curcio
Coordinatore Nazionale FIT-CISL
Servizi ambientali

L'emergenza da Covid-19 ha accentuato la necessità di riprogettare l'intero sistema di gestione dei rifiuti

Tra i settori che durante la pandemia hanno continuato la loro attività senza riduzioni ma con nuove sfide da affrontare c'è sicuramente quello dei servizi ambientali. Un settore che non è stato condizionato dalle famose fasi 1 e 2, perché la fase è sempre stata la stessa: un servizio pubblico essenziale da garantire tutti i giorni, indipendentemente dalle mutate modalità di consumo e relativa produzione di rifiuti.

Per garantire la prosecuzione di una prestazione ordinaria in condizioni di straordinaria difficoltà, il 19 marzo 2020 è stato sottoscritto un protocollo nazionale di settore che ha recepito i contenuti dell'accordo confederale del 14 marzo 2020, prevedendo la costituzione sia dei comitati aziendali che di un comitato nazionale, la consultazione sindacale per l'attuazione di misure di prevenzione e contenimento, tra

Il nuovo “dopoguerra” post Covid-19 dovrà essere l'occasione per riprogettare l'intero sistema italiano di gestione dei rifiuti, che in questa situazione di emergenza ha dimostrato i suoi limiti

sindacale si è fortemente limitato l'utilizzo di ammortizzatori sociali.

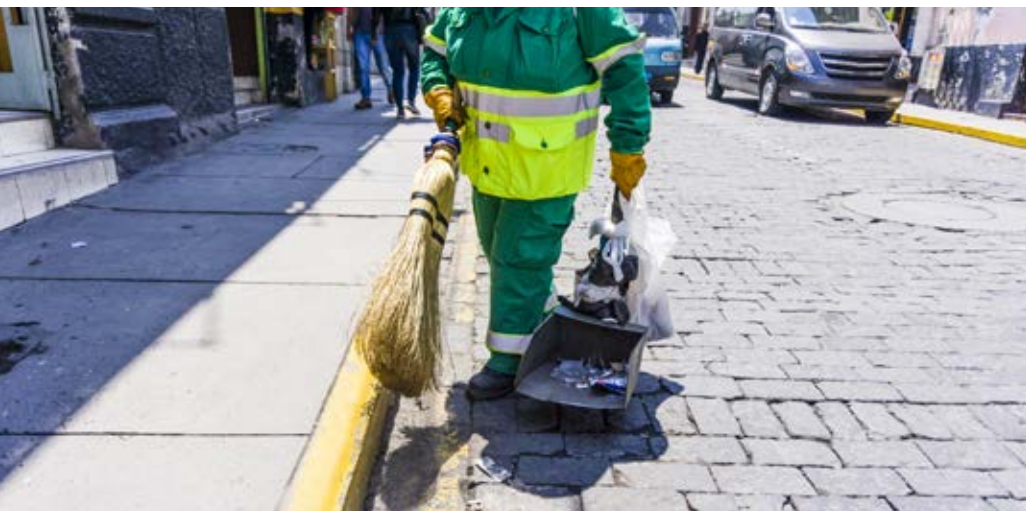
Altre tutele per lavoratori e lavoratrici, rispetto all'emergenza sanitaria, si sono ottenute con il fondo sanitario Fasda, che ha incluso nel piano sanitario la “Diaria per Covid-19” da corrispondere ai dipendenti che risultino positivi al virus e costretti all'isolamento o al ricovero, e un rimborso “una tantum” da versare agli oltre 94mila lavoratori iscritti che hanno effettuato o effettueranno il vaccino antinfluenzale e/o il tampone rapido antigenico nel periodo 1° settembre 2020 - 31 marzo 2021.

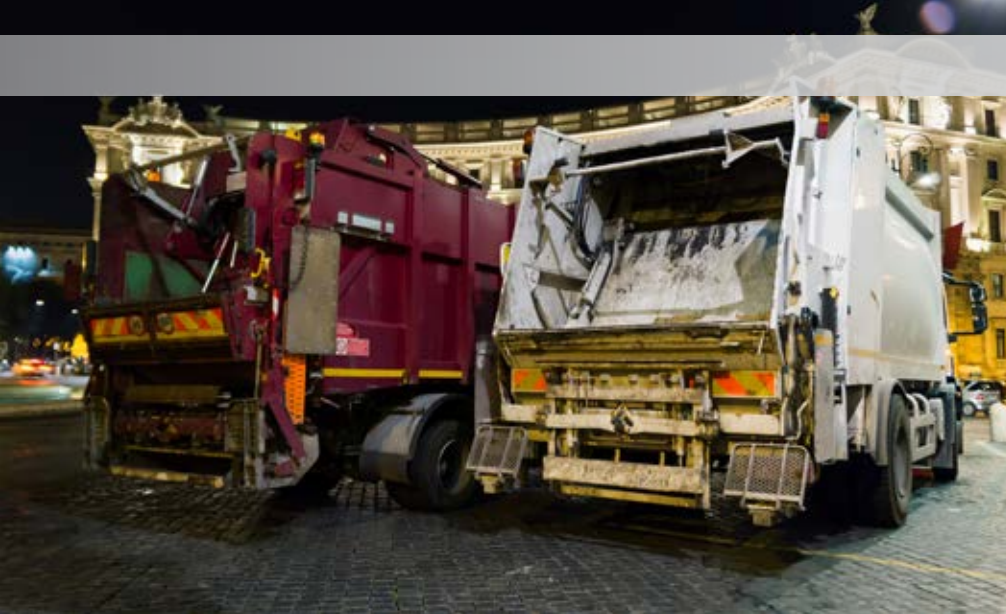
Purtroppo restano criticità che da solo il settore non può risolvere; per questo i Segretari generali delle Federazioni sindacali di categoria unitariamente hanno sollecitato più volte in questi mesi il Governo e i Ministri competenti affinché all'interno dei vari decreti o nelle disposizioni ministeriali ci siano risposte alle esigenze del settore rispetto a questa pandemia, sollecitando un tavolo di confronto allo scopo di condividere tutte le iniziative indispensabili a garantire la regolarità di un servizio essenziale e la tenuta sociale ed economica del settore. Tuttavia, nonostante i nostri appelli, assistiamo a un inquietante disinteresse da parte di tutta la politica.

Tra le criticità croniche del settore che potevano e possono ancora incidere sul regolare svolgimento dei servizi essenziali amplificando gli effetti negativi della pandemia, c'è il ritardo dei pagamenti in realtà territoriali socialmente

cui la sospensione delle attività non indispensabili, modalità di lavoro in smart working, utilizzo delle ferie e dei congedi retribuiti pregressi o maturati, e di tutti gli strumenti previsti dalla contrattazione collettiva, per consentire ai dipendenti di attività sospese l'astensione dal lavoro senza perdita della retribuzione. C'è inoltre da sottolineare che grazie al confronto

ed economicamente in crisi. Alla Commissione di Garanzia sul diritto di sciopero, che ci ha chiesto di evitare responsabilmente astensioni dal lavoro in questo momento di crisi, abbiamo ricordato che le proteste sono frutto della esasperazione di chi non si vede riconosciuti diritti costituzionali pari a quelli dei cittadini per cui si svolgono i servizi essenziali





e che, se nell'emergenza sanitaria non si garantiscono neanche i dispositivi di protezione individuale per lavorare in sicurezza, il rischio di un aumento incontrollabile delle astensioni dal lavoro a tutela dei propri diritti è inevitabile. La stessa Commissione ha più volte segnalato nei suoi rapporti che circa il 90% degli scioperi sono dovuti a proteste di dipendenti che da più mesi non ricevono le retribuzioni. Per questo abbiamo chiesto e ottenuto un confronto. Riconoscendo un principio da noi sempre sostenuto, secondo cui "non si possono svolgere servizi essenziali senza garantire diritti essenziali", la Commissione con una propria nota inviata anche al Ministero degli Interni ha ribadito che non si possono obbligare lavoratori e lavoratrici a prestare la loro opera quando sono lesi nel loro "diritto costituzionale a una esistenza libera e dignitosa" per mancanza di retribuzioni e tutele su salute e sicurezza.

Questa pandemia, mettendo a nudo diverse criticità nel rapporto tra garanzia dell'espletamento dei servizi e tutele sanitarie per i dipendenti, ha anche evidenziato quanto sia importante l'impegno che la Fit-Cisl porta avanti da sempre per implementare strumenti normativi a sostegno delle tutele su salute e sicurezza nei posti di lavoro. L'aumento di queste ultime, dunque, è tema centrale nella piattaforma di rinnovo del contratto collettivo nazionale dei servizi ambientali, ed è stato il primo punto che abbiamo affrontato nell'apertura del tavolo di contrattazione in questione. A tal fine, la Commissione Salute e Sicurezza dell'Area contrattuale Fit-Cisl ha elaborato una serie di pro-

poste condivise e integrate insieme alle analoghe commissioni delle organizzazioni sindacali stipulanti; questa sinergia ha prodotto un documento unitario che ci ha permesso di avere una visione più ampia delle esigenze e criticità in questa materia, elementi utili nel confronto aperto sul rinnovo contrattuale.

L'emergenza sanitaria ha sicuramente condizionato i tempi dell'azione sindacale ma non l'impegno che è stato sempre costante. Un impegno non solo contrattuale ma anche politico-sociale a sostegno dei diritti e delle tutele dei lavoratori e lavoratrici del settore: un supporto indispensabile per l'aggravarsi di problematiche preesistenti di cui abbiamo ampiamente parlato più volte su La Voce dei Trasporti.

Storicamente la Fit-Cisl si è sempre contraddistinta per essere una federazione sindacale propositiva, per questo il 17 aprile 2019 nel convegno "La gestione del sistema dei rifiuti tra complessità e sfide future" abbiamo lanciato una proposta articolata a istituzioni, associazioni datoriali e sindacali per provare a condividere e sostenere un modello per lo sviluppo e la crescita del comparto. E dopo un lungo confronto, condizionato dall'emergenza Covid-19, a giugno 2020 con la sottoscrizione di tutte le sei associazioni datoriali di settore, si è finalmente concretizzato quel memorandum-avviso comune contenente le nostre proposte: un intervento legislativo sulla gestione dei rifiuti che abbia l'obiettivo di accelerare il passaggio all'economia circolare, favorendo innovazione e consolidamento dell'attuale sistema industriale e interventi volti al

recupero degli squilibri di gestione in alcune Regioni; una Cabina di regia per lo sviluppo delle politiche ricomprese nel Green New Deal europeo, in coordinamento con le regioni e con il coinvolgimento delle parti sociali interessate; contrasto al dumping contrattuale; una norma chiara che vieti le gare al massimo ribasso; azioni formative e operative a tutela della salute dei lavoratori; relazioni industriali partecipative nelle scelte strategiche delle aziende.

Le imprese italiane del settore possono svolgere un ruolo importante nel raggiungimento degli obiettivi di politica ambientale in un'ottica di economia circolare, accelerando tutte le strategie industriali sostenibili, ma occorrono una semplificazione normativa e azioni per supportare gestioni più efficienti, superare lo schema della gestione diretta dei comuni e i ritardi nello sviluppo industriale, abbandonare la "politica del non fare", dare certezze a quelle imprese che investono nel settore.

Dal 2021, il nuovo "dopoguerra" post Covid-19 dovrà essere l'occasione per riprogettare l'intero sistema italiano di gestione dei rifiuti, che in questa situazione di emergenza ha dimostrato i suoi limiti, cioè la carenza d'impianti e la insufficiente capacità di trattamento, anche rispetto alla variabilità delle esigenze di mercato o di carattere emergenziale come quella che stiamo vivendo. È necessaria più consapevolezza della relazione tra economia circolare ed economia reale; il post-Covid con relativa "ricostruzione" deve essere anche l'occasione per riprogettare il sistema di gestione dei rifiuti nel nostro Paese con una strategia nazionale, superando conflitti di competenze tra amministrazioni, ostilità ideologiche e convenienze politico-elettorali, perché la gestione dei rifiuti e l'economia circolare rappresentano prima di tutto un'opportunità industriale e di sviluppo sostenibile dell'economia nazionale e territoriale, con conseguente creazione di nuove professionalità e crescita occupazionale.

2020, anno da dimenticare?

Forse no



Eliseo Grasso
Coordinatore Nazionale FIT-CISL
Mobilità tpl

Questo drammatico anno si sta finalmente avviando alla fine. Ricorderemo a lungo il 2020, soprattutto perché ha portato via con sé tantissime vite umane, mettendo a dura prova l'economia mondiale e, con essa, il mondo del lavoro.

Ora che grazie al vaccino si intravede una luce in fondo al tunnel, anche se ci attendono ancora mesi molto duri, abbiamo l'obbligo non solo di fare il bilancio di un anno disastroso, ma anche di programmare il nuovo futuro che ci attende, in particolare per il trasporto pubblico locale, a partire dal 2021, che può e deve essere già un primo anno di svolta per tutti noi.

Innanzitutto è giusto dire che di questo annus horribilis possiamo cogliere qualche aspetto positivo: in primis la dura prova cui siamo stati sottoposti ci consente di imparare dagli errori che sono stati commessi in modo che se ne faccia tesoro e che non siano ripetuti mai più. Un discorso del genere vale per tutti i settori, compreso il tpl. A metà 2019, infatti, ci avevamo visto lungo: attraverso il varo della piattaforma unitaria "Rimettiamo in movimento il Paese", collocavamo al centro della nostra azione sindacale la necessità di affrontare le criticità presenti nei vari settori dei trasporti – tra cui il tpl – che, oltre a incidere negativamente sullo sviluppo del nostro Paese, rischiano col tempo di generare



perdite di posti di lavoro. La sopravvenuta pandemia ha fatto emergere con maggior forza le problematiche che avevamo segnalato nel trasporto pubblico locale, portando all'attenzione dell'opi-

La pandemia ha accentuato i mali del trasporto pubblico: la cura deve partire da lì

nione pubblica lacune già difficilmente rimediabili in breve tempo, figuriamoci in una situazione emergenziale.

Ingente è stata la quantità di soldi stanziati per l'acquisto di nuovi mezzi di trasporto, processo a dire il vero iniziato prima dello scoppio dell'emergenza sanitaria. Lo stanziamento è stato poi "dirottato" nel corso di questi mesi, persino con modifiche normative, anche verso l'approvvigionamento di mezzi di categoria meno ecologica rispetto a quella pensata inizialmente. Sulla carta una scelta comprensibile; peccato però che dalla commessa alla realizzazione e alla consegna di un nuovo autobus passano mesi, se non qualche anno. E allora, tutto lo sforzo rischia di essere vano rispetto alla esigenza immediata di aumentare la flotta a disposizione – si pensi ai problemi generati in alcune fasce orarie, quando la capienza dei mezzi era consentita fino al massimo

Il nostro settore in Italia è un malato cronico di mancata pianificazione: non si riesce ad uscire dalla visione a breve termine

dell'80%.

Cosa è mancato? La programmazione. Il nostro settore in Italia è un malato cronico di mancata pianificazione: non si riesce ad uscire dalla visione di breve termine, certo legata a diversi fattori – si pensi alle assegnazioni dei servizi tramite gara e tutto quello che comporta e genera questo meccanismo. Si consideri fino a che punto è possibile programmare nel settore del trasporto pubblico di linea, quando la platea interessata è composta da centinaia e centinaia di aziende, piccole, medie, grandi. Si valuti quanto è difficile programmare un trasporto integrato, che ad esempio dalla stazione ferroviaria e/o aeroporto metta a disposizione dell'utente una serie di sistemi di mobilità integrati tra loro come taxi, treni locali, metropolitane, bus e via elencando. La necessità di riprogrammare gli orari nelle grandi città è stata, ad esempio, un tema centrale che ha accompagnato le varie fasi di ripresa del trasporto di persone durante quest'anno e che probabilmente ci accompagnerà ancora.

Sono tutte questioni utili, non più rinviabili, che dovevano essere affrontate da tempo, ma ciò non è stato fatto. E la pandemia ha accentuato queste lacune, mostrando un trasporto pubblico non all'altezza della situazione e facendolo addirittura apparire come uno dei maggiori veicoli di tra-



missione del virus. Risultato? Disaffezione delle persone verso questo tipo di trasporto, ritorno agli spostamenti con il mezzo privato, in barba alla scelta strategica fortemente sostenuta da tutti, da anni, a favore dell'abbandono dell'automobile.

Solo ora, anche e soprattutto su nostra iniziativa, si inizia a parlare di una riforma epocale del settore. Bene: noi ci siamo, siamo pronti da tempo. Ma, come inizio, crediamo sia opportuno ripartire da quello che qualche mese fa, nel nostro settore, mettevamo in evidenza, nero su bianco, all'interno della nostra piattaforma:

- Rilancio della mobilità attraverso il rispetto di regole comuni per il lavoro. Semplificazione e aggregazione dei contratti, attraverso il rinnovo immediato di quelli scaduti.
- Politica industriale che miri al superamento del nanismo aziendale.
- Incentivo all'utilizzo del mezzo pubblico. Necessità di avere un trasporto integrato.

- Maggiore chiarezza sui finanziamenti tra Stato e Regioni per il settore, attraverso la stabilizzazione del Fondo nazionale trasporti (Fnt) e la sua indicizzazione al codice inflattivo.
- Ristabilire le risorse economiche nel tempo distratte al settore, a cominciare dai tagli apportati al Fnt e agli oneri sull'indennità di malattia degli autoferrotranvieri.
- Rivisitazione delle norme contenute nel codice della strada, che deve essere sempre più adattato alle nuove forme di mobilità nel rispetto e tutela di chi opera nelle forme di trasporto tradizionali.
- Confronto mirato sul trasporto interregionale a seguito della riforma di liberalizzazione che ha coinvolto questo settore.
- Aumentare la sicurezza del personale e delle persone trasportate attraverso azioni atte mitigare il fenomeno delle aggressioni
- Limitare il potere di alcuni organismi che eccedono nella loro

azione in modo molto dannoso all'interno della politica di un settore fin troppo complicato.

Questi sono i punti principali espressi, per il settore mobilità tpl, nella vertenza trasporti. Temi quantomai attuali oggi, dato che la pandemia li ha evidenziati uno ad uno. Questi i problemi ancora irrisolti. Siamo in ritardo? Sì. Siamo ancora in tempo? Sì! Occorre mettersi subito al lavoro. Bene le dichiarazioni delle istituzioni che danno il via al tavolo di confronto sulla riforma del tpl; è necessario però che tutti gli attori del settore siano presenti. È indispensabile aprire un confronto serio atto davvero a riformare il comparto; per noi la discussione parte dai punti sopra riportati, che racchiudono gli elementi su cui agire per arrivare a una riforma davvero epocale. Con un elemento a favore in più rispetto al 2019: la chiarificazione dei punti nevralgici dovuta alla pandemia. Ecco perché, ora più che mai, dobbiamo essere capaci di trarre profitto, per quanto possibile, da questa tragica emergenza, dimostrando lungimiranza nel programmare un futuro esente dagli errori del passato.

Trasporto ferroviario: primo, rinnovare il contratto



Gaetano Riccio

Coordinatore Nazionale FIT-CISL
Mobilità ferroviaria

*Come sindacato abbiamo fatto la nostra parte
per far fronte all'emergenza*

Nel delineare un bilancio delle attività svolte quest'anno dalla nostra organizzazione sindacale, va innanzitutto sottolineato che l'impatto della pandemia sulla situazione economica delle imprese ferroviarie è stato devastante. Va detto, infatti, che i provvedimenti di contenimento del contagio hanno comportato un aggravamento del quadro generale del settore, con inevitabili ripercussioni in termini sia di fatturato che di garanzia del reddito dei lavoratori.

Per tale motivo e allo scopo di favorire la ripresa, come sindacato abbiamo fatto la nostra parte sottoscrivendo avvisi comuni con le associazioni datoriali, chiedendo ai Ministri dei Trasporti, del Lavoro e dell'Economia misure a sostegno del lavoro e minori oneri di spesa per le imprese per affrontare questo momento di difficoltà. In relazione a ciò, per il settore del trasporto ferroviario, nel decreto legge Rilancio sono presenti misure che rispondono a molte delle richieste che come sindacato abbiamo avanzato.

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

Sul piano gestionale, le azioni messe in campo dalle imprese ferroviarie, in primis Trenitalia ma anche Italo, sono state quelle di una graduale riduzione del traffico in considerazione anche della diminuzione dei viaggiatori e delle indicazioni

fornite dai provvedimenti governativi sulla limitazione degli spostamenti.

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

Il tema del contratto deve essere centrale, anche perché i lavoratori delle ferrovie hanno continuato a lavorare in condizioni difficili e hanno permesso la mobilità delle persone e delle merci

Nella società Italo-Ntv, secondo quanto previsto dal decreto n. 17 del 18 marzo 2020, abbiamo avuto l'attivazione della cassa integrazione guadagni ordinaria. Anche nel mondo degli appalti ferroviari, in cui sono impiegati circa 10mila lavoratori, si è fatto

generalmente ricorso alla cassa integrazione sia ordinaria che straordinaria. Ciò che ha causato il maggior disagio è stato il ritardo con cui è stato erogato ai lavoratori quanto di loro spettanza. A questo proposito abbiamo sollecitato a più riprese sia il Ministero del Lavoro che l'Inps al fine di velocizzare l'iter per la corresponsione delle indennità alle lavoratrici e ai lavoratori.

In tutto questo periodo, vale a dire dai primi di marzo a tutt'oggi (ma sarà così anche per i mesi a venire), la vera grande "innovazione" nelle aziende è stata l'utilizzo dello smart working, tema sul quale molto si sta discutendo e su cui necessariamente andranno fatti degli approfondimenti. Sul tema è in corso, com'è ovvio, un grande dibattito in cui i "tuttologi" di turno si cimentano sulle differenze tra lavoro da remoto e vero e proprio smart working. A noi interessa che la materia sia regola-



mentata dalla contrattazione collettiva e che siano ben evidenziati alcuni fondamentali diritti per i lavoratori. Abbiamo già introdotto, infatti, nell'accordo intervenuto con il gruppo Fs Italiane il diritto alla disconnessione al termine della prestazione programmata e fino all'inizio di quella successiva. Ciò proprio per evitare che si sia sempre "connessi", con tutte le implicazioni e le conseguenze che si possono immaginare.

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

Inoltre, per sostenere il settore del trasporto ferroviario, sono previsti finanziamenti e aiuti anche con il disegno di legge di Bilancio in preparazione per il 2021. Riteniamo molti degli interventi ancora insufficienti per far fronte alla ripresa e auspichiamo che vengano accolti gli emendamenti presentati per avere più disponibilità di risorse per la ripresa del settore, sia per il trasporto passeggeri che per quello delle merci.

Tra i principali interventi previsti, evi-

denziamo che è autorizzata la spesa di 5 milioni di euro annui dal 2021 al 2034 al fine di sostenere le imprese detentrici e noleggiatrici di carri ferroviari merci, nonché gli spedizionieri e operatori del trasporto multimodale limitatamente all'attività relativa ai trasporti ferroviari. Vengono stanziati, altresì, risorse per il Ferrobonus pari a 25 milioni di euro per il 2021, 19 milioni per il 2022 e 22 milioni per il 2023.

Altro intervento importante, sebbene ancora insufficiente, è l'autorizzazione alla spesa di 30 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2021 al 2034 per tutte le imprese che effettuano servizi di trasporto ferroviario di passeggeri e merci non soggetti a obblighi di servizio pubblico. Ovviamente, come già avvenuto per i fondi stanziati con il decreto Rilancio, l'erogazione di questi fondi assegnati è subordinata alla dichiarazione di compatibilità da parte della Commissione Europea in base a quanto previsto dal Trattato sul Funzionamento della stessa Ue.

Anche per il gestore dell'infrastruttura, allo scopo di sostenere la ripresa del traffico ferroviario, è autorizzata la spesa di 20 milioni di euro per il 2021 e 10 milioni per ciascuno degli anni dal 2022 al 2034. Ciò anche in relazione ai minori introiti dovuti alla riduzione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria fino al 100 per cento della quota eccedente la copertura del costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario, per i servizi ferroviari passeggeri non sottoposti ad obbligo di servizio pubblico e per i servizi ferroviari merci.

A fine anno è tempo non solo di bilanci ma anche di propositi e di programmi per il futuro: siamo ancora nell'emergenza sanitaria e lo saremo finché non sarà distribuito a tutti un vaccino capace di neutralizzare il virus che ha modificato le nostre abitudini di vita. Il nostro primo obiettivo resta il rinnovo del contratto di lavoro; siamo convinti che la piattaforma presentata vada ripensata, in quanto la pandemia ci ha profondamente cambiato – modificando il modo di lavorare, quello di pensare le condizioni delle aziende.

Il tema del contratto deve essere centrale, anche perché i lavoratori delle ferrovie hanno continuato a lavorare in condizioni difficili e hanno permesso la mobilità delle persone e delle merci non solo nella fase acuta della pandemia, ma anche nella seconda ondata. Per questo motivo dobbiamo riattivare sin da subito il tavolo di confronto per il rinnovo del contratto, perché va riconosciuto ai lavoratori lo sforzo fatto nella fase più delicata della pandemia. Occorre inoltre adeguare i salari al costo della vita, oltre che migliorare le condizioni di vita-lavoro.

In questo senso vanno anche posti al centro della discussione i problemi vecchi e nuovi che abbiamo messo alla base del documento programmatico "Rimettiamo in movimento il Paese". Un piano d'azione che bisogna riprendere quanto prima e portare a compimento, sapendo che una delle principali questioni da affrontare è l'applicazione del ccnl di settore alle tante imprese che operano nel trasporto merci ferroviario, tra le quali la competizione deve avvenire sulla qualità e non sulle condizioni di lavoro.

Foto: Frank Andiver



Rfi, su manutenzione e circolazione svolta frenata dal Covid



Michele Castellano

Dobbiamo ripartire da questi nodi e batterci per nuove assunzioni

Si chiude un anno che, per quanto riguarda Rete ferroviaria italiana, doveva rappresentare la vera svolta nell'ambito dei settori della Manutenzione Infrastrutture e della Circolazione: le assunzioni fatte, anche se insufficienti, potevano consentire interventi di miglioramento delle condizioni di lavoro e organizzative negli impianti. Invece la pandemia ha stravolto ogni progetto.

Le assunzioni che avevamo ottenuto come sindacato colmavano parzialmente anni di mancato turnover, dovuto a una politica aziendale impostata esclusivamente sul contenimento dei costi. Avevamo iniziato il 2020 con l'obiettivo di intervenire da un lato sull'assetto organizzativo della manutenzione e dall'altro, nella circolazione, puntando a un primo riequilibrio degli eccessivi carichi di lavoro del personale, così come a una modifica dell'assetto territoriale della struttura e al miglioramento della qualità di alcune posizioni di lavoro, adeguandole alle crescenti esigenze richieste al settore.

Il Covid-19 ha rallentato questo lavoro, perché il nostro impegno è stato rivolto soprattutto a trovare soluzioni a tutela della salute del personale, che comunque ha dovuto garantire il servizio essenziale della mobilità alla nazione in condizioni estrema difficoltà. L'emergenza sanitaria ha avuto anche ripercussioni sui programmi già definiti, dilatando notevolmente i tempi delle selezioni per le assunzioni e quelli della formazione dei neoassunti, che per la prima volta si è dovuta tenere da remoto con le modalità stabilite dall'Ansf-Ansisa.

A questa straordinaria situazione si è aggiunta anche la mancata nomina dei nuovi vertici aziendali, essendo quelli in carica giunti a scadenza, che ha portato a uno stallo delle relazioni industriali per la mancanza di una interlocuzione in grado di dare risposte alle tante problematiche poste dal sindacato. Per tale motivo e per l'urgenza di risolvere, tra le tante criticità, quelle più rilevanti presenti nel settore della manutenzione, abbiamo ritenuto necessario attivare le procedure di raffreddamento per

portare all'attenzione dei massimi livelli aziendali una vertenza che richiede soluzioni non più rinviabili.

Come abbiamo già avuto modo di spiegare, la nostra posizione in merito alle modifiche da introdurre nel settore della manutenzione è quella di procedere allo sdoppiamento delle unità manutentive di eccessiva estensione e di quelle che presentano maggiori complessità, di ridistribuire nelle stesse responsabilità e carichi di lavoro rinforzandole con ulteriori professionalità, di costituire le segreterie tecniche per liberare da incombenze amministrative il personale operativo. C'è, inoltre, bisogno di avviare l'analisi delle procedure regolamentari relative alla sicurezza dell'esercizio ferroviario, per porre i correttivi che evitino il ripetersi di incidenti gravi come quelli che si sono verificati quest'anno sulla rete. E proprio sulla sicurezza, come più

Abbiamo ritenuto necessario attivare le procedure di raffreddamento per portare all'attenzione dei massimi livelli aziendali una vertenza che richiede soluzioni non più rinviabili

volte richiesto, è indispensabile attivare a tutti i livelli una campagna straordinaria di sensibilizzazione sul tema, per fare in modo di diffondere la cultura di un aspetto fondamentale per la salvaguardia dell'incolumità dei lavoratori del settore e dei viaggiatori. Ma principalmente dovranno essere chiarite le reali intenzioni di Rfi sul mantenere l'attività all'interno dell'azienda visto che, ad oggi, contrariamente a quanto più volte dichiarato, non solo vengono affidate a imprese esterne lavorazioni "core", ma alle stesse si tende a dare la possibilità di svolgere più ruoli attinenti alla sicurezza dell'esercizio ferroviario introducendo modifiche alle norme in materia finora bloccate con nostri decisivi interventi.

La nostra attività sarà improntata, quindi, a dare soluzione a questi temi della manutenzione e a quelli della circolazione rimandati a causa della pandemia, continuando nell'opera prioritaria di pianificare immissioni di nuovo personale per creare le condizioni ideali per i lavoratori affinché svolgano con la necessaria serenità il proprio delicato ruolo.

CONCORSO "NICO PIRAS"

SONOSTATOIO

INSIEME CONTRO IL MALTRATTAMENTO DEI MEZZI PUBBLICI

IV EDIZIONE

SU QUALE VIAGGERESTI?

SCEGLI E VINCI!

SCADENZA PROROGATA AL

15 GENNAIO 2021

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

WWW.SONOSTATOIO.COM



UN PROGETTO REALIZZATO A CURA DI



CON IL PATROCINIO DEL



CON LA COLLABORAZIONE DEL



CON LA PARTECIPAZIONE DI



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

IL REGOLAMENTO (IN BREVE)

MODALITÀ DI PARTECIPAZIONE

La partecipazione al concorso è totalmente gratuita.

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

Gli elaborati dovranno attenersi alle seguenti specifiche:

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

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

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

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

I lavori dovranno essere inediti e originali.

CONCORSO “NICO PIRAS”

SONOSTATOIO

INSIEME CONTRO IL MALTRATTAMENTO DEI MEZZI PUBBLICI

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

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

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

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

Titolare del trattamento dei dati è la FIT-CISL.

TERMINE DI PRESENTAZIONE DEGLI ELABORATI

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

LA COMMISSIONE GIUDICATRICE

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

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

Testo completo del Bando e tutte le info su:

www.sonostatoio.com



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



Ministero dell'Istruzione

Dipartimento per il sistema educativo di istruzione e di formazione

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

Ufficio II

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

e p.c.

Ai Direttori Generali degli Uffici Scolastici Regionali

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

Al Sovrintendente Scolastico per la Scuola di lingua italiana
di Bolzano

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

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

Al Sovrintendente Scolastico per la Provincia di Trento
Trento

LORO SEDI

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

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

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

IL DIRIGENTE
Leonardo FILIPPONE

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

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

CONCORSO “NICO PIRAS”

SONOSTATOIO

INSIEME CONTRO IL MALTRATTAMENTO DEI MEZZI PUBBLICI

IV EDIZIONE

I PREMI

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

SCUOLA PRIMARIA

Sezione Fumetto
e Sezione Spot Audio-Video

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

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

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

SCUOLA SECONDARIA DI PRIMO GRADO

Sezione Fumetto
e Sezione Spot Audio-Video

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

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

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

SCUOLA SECONDARIA DI SECONDO GRADO

Sezione Fumetto
e Sezione Spot Audio-Video

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

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

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

Premio “VINCI TU, VINCE LA SCUOLA”

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

Premio regionale per i primi classificati

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



Manutenzione rotabili: la Fit-Cisl guarda oltre



Massimo Malvisi

Dalla pandemia una spinta al cambiamento, possibile anche nel nostro settore una svolta green

Siamo immersi tuttora dentro la più grave crisi sanitaria mondiale dell'ultimo secolo. In vista della fine del 2020 è opportuno ricostruire un quadro d'insieme della manutenzione rotabili, tenendo conto anche che sono aperte le procedure di raffreddamento ed è in stallo il rinnovo dei vertici societari.

Fino all'inizio del 2020 come Fit-Cisl abbiamo lavorato al rispetto dell'accordo nazionale del 23 aprile 2018 e del piano di assunzioni previste, come pure al miglioramento dell'attuale organizzazione, declinando e codificando in maniera funzionale tutte le figure ed i ruoli presenti. Non ci stancheremo mai di ripetere che una sempre maggiore puntualizzazione di ruoli e responsabilità è il miglior sistema per aumentare la sicurezza. In una società che ha l'obiettivo dichiarato di migliorarsi continuamente, quella di cui sopra è un'azione imprescindibile.

Altro obiettivo su cui eravamo impegnati a inizio anno era ottenere che Trenitalia verificasse la fattibilità di internalizzare attività manutentiva pregiata allo scadere dei bandi di appalto. Questa previsione, che ricordiamo è il risultato di un'importante azione sindacale, ha prodotto già alcuni frutti e ha permesso di ridurre il rapporto tra attività internalizzate ed esternalizzate. L'interlocuzione con la società ha permesso di avviare la progressiva costituzione, in ogni impianto di manutenzione, dei nuclei Ertms, personale debitamente formato e dedicato alla manutenzione e riparazione degli apparati di tale sistema.

Purtroppo il flagello Covid ha stravolto tutti i piani e ha determinato, tra l'altro, la chiusura temporanea degli impianti manutentivi durante il lockdown. Impianti che sono stati poi progressivamente riaperti. Anche grazie al supporto sindacale e all'impegno delle lavoratrici e dei lavoratori, la difficile situazione emergenziale è stata gestita in modo esemplare. La ripresa dell'attività ha evidenziato la necessità di riavviare il confronto con la società, essendo sempre più urgente la conferma degli

investimenti. Purtroppo, la rivisitazione del piano industriale del gruppo Fs Italiane e di quello di Trenitalia continua a determinare profonde incertezze che, come Fit-Cisl, chiediamo siano superate velocemente. Ricordiamo che le Segreterie nazionali, in particolare la Fit-Cisl, hanno in più occasioni rimarcato la necessità di procedere quanto prima al rinnovo dei vertici.

Anche grazie al supporto sindacale e all'impegno delle lavoratrici e dei lavoratori, la difficile situazione emergenziale è stata gestita in modo esemplare

Nel solco di una radicata tradizione, abbiamo convocato in videoconferenza la Commissione tecnica nazionale Fit-Cisl di settore, i cui partecipanti, oltre a rappresentare la situazione del territorio di provenienza, si sono premuniti di dare un importante supporto tecnico, evidenziando inoltre l'importanza della formazione.

L'attuale fase pandemica, che ha determinato una forte riduzione del segmento AV, viene gestita anticipando le scadenze manutentive. Sicuramente una volta messo a punto il piano industriale e sistemata la questione dei vertici, riteniamo fondamentale riprendere quanto prima il confronto, incalzando la società e partendo prioritariamente da sicurezza, investimenti, formazione, organizzazione (in modo tale che figure come quella del gestore treno, ad esempio, trovino adeguata collocazione), internalizzazioni e implementazione tecnologica.

Il coronavirus imporrà delle accelerazioni in tema di investimenti, determinando un cambiamento anche nelle abitudini di mobilità e di organizzazione del lavoro. Il protocollo che il gruppo Fs Italiane ha stilato con la Snam, per quanto riguarda lo sviluppo dell'idrogeno, va nella direzione di rendere il trasporto sempre più sostenibile. Noi della Fit-Cisl riteniamo che tale occasione strategica vada declinata facendo leva anche sulle tante professionalità presenti nell'importante settore della manutenzione rotabili, così gettando i semi di un futuro polo manutentivo green.

Rafforzare il confronto per una nuova cultura del mare



Vincenzo Fausto Pagnotta
 Coordinatore Nazionale FIT-CISL
 Trasporto marittimo

*Segnali di attenzione dal Governo
 ma restano molte questioni aperte per rilanciare il settore*

È tempo di ripartire. Non ci stanchiamo di ribadire che il settore marittimo è essenziale per l'economia italiana e mondiale. Basti solo considerare che tutti i beni, dal cibo all'energia, soprattutto quelli di prima necessità, compresi i farmaci, vengono trasportati prevalentemente via mare. Per questo, ridare visibilità al trasporto marittimo diventa, per il sindacato, un importante obiettivo da perseguire.

Le sfide che si prospettano per il comparto, in questo momento emergenziale, sono numerose. In un contesto in cui alcune incertezze già preesistenti al momento Covid-19 e le mancate attuazioni di regole a supporto del lavoro marittimo non hanno giocato a favore dei marittimi italiani, si rende più che auspicabile il recupero della cosiddetta cultura del mare. Mai come in questo momento i problemi legati al trasporto marittimo aggravano la situazione delle lavoratrici e dei lavoratori già provati dalle conseguenze dell'emergenza Covid-19. Sono necessari, quindi, un nuovo approccio e una maggiore azione da parte delle istituzioni attraverso il riscontro delle soluzioni che la Fit-Cisl ha già ampiamente prospettato e che rappresentano ora una base solida per il rilancio urgente dell'intero comparto. In tal senso ci auguriamo un maggiore impegno del Governo, affinché si riprendano tutti i programmi di rilancio e si definiscano nuove proposte adeguate a una realtà già profondamente trasformata.

Non c'è dubbio che un certo interesse per il settore comincia a palesarsi, nel senso che il Governo appare più consapevole delle potenzialità del comparto e delle sue criticità. Tuttavia, pensiamo sia giunto il momento di rafforzare l'azione di confronto, già intrapreso dalla nostra organizzazione con le istituzioni prima della pandemia, sui grandi temi della salvaguardia dell'occupazione, della sicurezza e della tutela della salute. A seguito delle ultime interlocuzioni con il Governo vogliamo segnalare due importantissimi risultati: da un lato il rifinanziamento del fondo Solimare (Fondo bilaterale di solidarietà che sopperisce alla mancanza di strumenti ordinari a sostegno del reddito dei marittimi), che ha permesso l'estensione del sostegno a un grande numero di lavoratori, dall'altro il riconoscimento di una indennità ad hoc per tutti quei marittimi "storici" che di fatto

sono strutturalmente integrati nelle aziende e che risolvono i problemi di produzione delle stesse nei momenti di incremento dei traffici.

Numerose restano le problematiche aperte, già rappresentate al Governo nella nostra piattaforma unitaria "Rimettiamo in movimento il Paese". In prima battuta: l'attuazione del collocamento della gente di mare e la modifica delle modalità di reclutamento del personale attraverso un sistema di rete e un'anagrafe nazionale aggiornata con tutte le certificazioni possedute. Auspichiamo inoltre 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 consolidare e aumentare l'occupazione marittima nazionale, posto che la domanda di personale altamente qualificato italiano, da parte degli armatori, è sempre più difficile da soddisfare, è necessaria l'attuazione di alcune riforme in materia di lavoro marittimo. Prima fra tutte: l'attuazione del collocamento gente di mare che è, come è noto, disciplinata dal dpr. 231/2006 ma non è mai stata concretamente realizzata a causa della mancata emanazione di alcuni decreti ministeriali previsti nel citato dpr, tanto che ad oggi continua a trovare di fatto applicazione il decreto del Ministero della Marina mercantile n. 584/1992, nonostante esso sia stato

formalmente abrogato. La necessità di costruire un nuovo sistema del collocamento della gente di mare più moderno ed efficiente è stata posta all'attenzione del Ministro già in molte occasioni e riveste un obiettivo molto importante nella nostra attività sindacale. Tale riforma consentirebbe infatti di avere, in particolare, un quadro certo del numero, delle qualifiche e delle certificazioni possedute dai marittimi occupati ma soprattutto da quelli a disposizione e inoccupati e, più in generale, la fotografia della situazione del mercato del lavoro marittimo.

Per rendere concreto il sostegno all'impiego dei lavoratori italiani nella marineria nazionale occorre inoltre un in-

**Come Fit-Cisl
continueremo a incalzare
i vari Ministeri
e tutti gli enti preposti
per rimettere al centro
del dibattito politico-
istituzionale i temi
del mare
e del suo rilancio**

tervento di natura strutturale anche per la formazione, attraverso una semplificazione dei requisiti di accesso - e aggiornamento - dei percorsi formativi di alcune figure professionali richieste sul mercato del lavoro marittimo (tankisti, comuni di macchina, elettricisti/comuni elettrotecnici, cuochi equipaggio) e che l'attuale offerta non è in grado di soddisfare. Nel nostro sistema è evidente un gap tra la mancata attuazione di una normativa sul collocamento e l'ultrattività di una normativa oramai superata e non rispondente alle ultime riforme del sistema scolastico e all'evoluzione dei fabbisogni di competenze delle imprese.

In questo lungo anno di pandemia, il trasporto marittimo di passeggeri ha subito pesanti battute d'arresto nei volumi e anche quello di merci ha dovuto affrontare una domanda ridotta, anche se il trasporto di container è riuscito a

compensare attraverso la capacità delle navi e l'aumento dei prezzi. Numerosi sono stati anche gli aiuti di Stato allo shipping. Per questo ci sentiamo di poter pretendere, ora più che mai, un approccio nuovo alle problematiche del comparto che parta dalle soluzioni ai problemi più immediati legati all'emergenza pandemica in atto, a cominciare dai problemi legati agli oneri a carico dei marittimi per i test, per gli spostamenti da e verso il luogo di lavoro e dalle restrizioni in materia di immigrazione. I marittimi, come lavoratori essenziali per facilitare la circolazione transfrontaliera dei beni, vanno difesi e protetti anche attraverso una promozione di un luogo di lavoro sicuro e con l'accesso a cure mediche tempestive e adeguate sia a bordo che a terra. In tal senso vanno potenziate anche le agevolazioni per il cambio equipaggio, sostenendo il rimpatrio dei marittimi in congedo verso il loro Paese d'origine e il viaggio di nuovi membri dell'equipaggio verso le loro navi.

Purtroppo però, già solo sulle problematiche fin qui rappresentate registriamo una carenza di risposte da parte delle istituzioni, e per questo affrontare temi ancora più ampi, oltre che datati, sembra un obiettivo tutto in salita. Comunque come Fit-Cisl continueremo a incalzare i vari Ministeri e tutti gli enti preposti per rimettere al centro del dibattito politico-istituzionale i temi del mare e del suo rilancio. Restano ancora aperti i tavoli di confronto presso il Ministero dei Trasporti anche su annose questioni quali lavori usuranti, lavori gravosi e amianto. È inutile qui ribadire una vecchia storia che racconta che, a questo punto, un organismo dedicato alle peculiari esigenze del mondo marittimo portuale sarebbe auspicabile se non assolutamente necessario. Continueremo a chiedere sinergia e collaborazione, rimanendo pronti ad affrontare i nuovi processi di cambiamento, ma responsabilmente vogliamo guidare e governare tali processi, sempre vicini alle esigenze delle lavoratrici e dei lavoratori, nessuno escluso.



Navi abbandonate, così aiutiamo gli equipaggi



Francesco Di Fiore
Coordinatore Ispettori Itf

Fenomeno in aumento con la crisi, ispettori Itf mobilitati per gestire le conseguenze

Alcuni armatori, di fronte a un problema di insolvenza, abbandonano letteralmente nave ed equipaggio, solitamente in piccoli porti, per poi svanire nel nulla. In genere si tratta di navi con bandiere di convenienza di Paesi che hanno limitati controlli sui navigli da loro immatricolati. Gli armatori che compiono simili azioni sono spesso speculatori che utilizzano vecchie carrette per far profitto sino a quando un Psc (port state control) non interviene. Gli equipaggi sono pagati saltuariamente e con salari bassi.

Gli ispettori Itf, la Federazione internazionale dei trasporti a cui Fit-Cisl aderisce, specie nei periodi di crisi si confrontano con queste realtà spesso molto complesse. Infatti le autorità portuali cercano in ogni modo di evitare che la nave sia abbandonata nel proprio porto, perché il sequestro della nave e la successiva vendita all'asta sono difficoltosi non solo per ragioni burocratiche (pensiamo in Italia ai tempi lunghi della giustizia) ma anche perché quella tipologia di vecchie carrette non ha un mercato, il che è tanto più vero nei periodi di surplus di stiva. L'ispettore Itf affronta il problema con il proprio legale, incontrando spesso difficoltà con l'equipaggio che, firmato il mandato, non vuole abbandonare la nave per paura di essere ulteriormente danneggiato, ad esempio con la mancata corresponsione dei salari dovuti. Si apre allora il problema di come sostenere l'equipaggio, soprattutto con viveri, acqua e bunker. La Itf chiede al sindacato dell'ispettore di intervenire facendo seguire il rimborso, tuttavia ciò non è sempre facile e del resto non in tutti i porti esiste un Comitato di Welfare con disponibilità economiche per far fronte alle spese. Insomma, come si vede sono situazioni complesse nelle quali l'ispettore Itf è in contatto continuo non solo con le autorità locali ma anche con le ambasciate di bandiera, le quali spesso cercano di sfuggire alle proprie responsabilità.

Di fronte ad una situazione così difficile la Itf, con in prima linea la Fit-Cisl, ha promosso una discussione presso l'Ilo (l'organismo dell'Onu per il lavoro) a Ginevra per trovare soluzioni rapide e sicure, dalla quale sono derivati una serie di emendamenti allo Standard 2.5 della convenzione Mlc 2006, oggi obbligatori, in base ai quali ogni armatore deve dotarsi

di una "Financial Security" con i P&I, cioè le imprese assicurative, le quali, qualora la nave ed equipaggio siano abbandonati perché l'armatore è insolvente, dovranno intervenire facendosi carico del mantenimento dell'equipaggio, di alcuni mesi di salario arretrati, del rimpatrio e quant'altro.

Purtroppo, l'approvazione di questi emendamenti non ha completamente risolto il problema. Proprio per alcune navi abbandonate in Italia, il Coordinatore degli ispettori Itf Francesco Di Fiore e l'ispettrice Livia Martini

hanno scoperto che i documenti assicurativi erano falsi. Come Fit-Cisl siamo dovuti intervenire fornendo viveri e bunker alla nave e garantendo il rimpatrio per i marittimi reso ancor più difficile dalla pandemia, che ha causato, com'è noto, pesanti limitazioni agli spostamenti internazionali. Dobbiamo dire che laddove è possibile è di grande aiuto l'operato della

Stella Maris e delle associazioni religiose locali, peraltro già fortemente impegnate per sostenere molte persone in crisi a causa del Covid-19. La prassi vuole che tutte le spese che la Fit-Cisl sostiene per questi marittimi sfruttati siano concordate con la Itf, che poi rimborsa tutto. Ogni operazione di "soccorso" è fatta sotto il coordinamento di Francesco Di Fiore.

Un esempio riguarda l'armatore Palmali di nazionalità turca/azera, finito in bancarotta per 900mila dollari e che ha abbandonato molte navi nel Mediterraneo, di cui cinque in Italia e più precisamente due a Oristano, una a Venezia, due a Ravenna. Gli equipaggi sono di nazionalità turca, azera, russa e ucraina. Coordinare le corrispettive ambasciate a sostegno dei marittimi non è stata cosa semplice, visto che tutte tendevano a scaricare il problema sulla bandiera sotto cui erano registrati i navigli (Malta).

Le due navi a Oristano, "General Shikhlinisky" e "Khorvov Bey", erano state fermate per problemi tecnici dal Psc a marzo 2020 e l'equipaggio era senza paga da oltre un anno. A giugno Livia Martini e l'avvocato si sono recati nella città sarda per raccogliere i mandati dall'equipaggio e sequestrare la nave in tribunale. Siccome la "Khorvov Bey" non aveva assicurazione, per essa con il sequestro si andrà in tribunale a gennaio 2021. A questo punto Livia Martini a Oristano e

La prassi vuole che tutte le spese che la Fit-Cisl sostiene per questi marittimi sfruttati siano concordate con la Itf, che poi rimborsa tutto

Francesco Di Fiore da Genova hanno unito gli sforzi della Fit-Cisl con la Itf, il Psc, il Consolato dell'Azerbaijan, la Asl locale, il Comitato di Welfare di Cagliari per sostenere i marittimi in attesa del loro rimpatrio, ad oggi attuato per la maggioranza di loro.

La nave a Venezia, "Zeynalbdin Tagiyev", dello stesso armatore, è stata seguita dall'ispettore Paolo Siligato. Anche in quel caso per sostenere i 13 azeri a bordo è stata attivata la collaborazione, oltre che degli stakeholder nazionali e internazionali, della Psc, delle Stella Maris Friends e di altri soggetti locali. Con un interprete azero Siligato si apprestava a raccogliere i mandati quando la banca che è subentrata alla proprietà per il fallimento ha deciso di pagare i salari sino a ottobre 2020 e le spese di rimpatrio: una soluzione di rara celerità.

La situazione a Ravenna è stata seguita sul campo dal contact Massimiliano D'Alessio, che si è occupato dei marittimi a bordo della "Gobustan" e della "Sultan Bey". In particolare, la "Gobustan" aveva il carico a bordo e l'acquirente, interessato a sbarcarlo, ha anticipato quattro mesi di salario all'equipaggio (116mila USD). Più difficile è stato aiutare la "Sultan Bay" perché D'Alessio ha tentato di farsi dare il mandato dai marittimi, ma questi erano spaventati dalle minacce che l'armatore faceva loro pervenire. Finalmente si sono persuasi a firmare, quindi il sequestro sarà discusso in tribunale. Circa il rimpatrio il P&I ha coperto i costi per i marittimi del "Gobustan", mentre per quelli dell'altra nave, essendo il certificato assicurativo falso, abbiamo dovuto anticipare come Fit-Cisl.

Il nostro sindacato, d'accordo con la Itf vuole fare ancora di più per porre fine a questi episodi di sfruttamento e illegalità. Già prima del Covid-19 abbiamo creato nel Mediterraneo una organizzazione tra gli ispettori per monitorare tutte le navi in entrata nel Mare Nostrum. Senza scendere nei particolari tecnici, come Itf abbiamo la possibilità di conoscere la posizione di ogni nave

utilizzando il trasponder della nave stessa; grazie al nostro database possiamo sapere se la nave è coperta da contratto e disporre di ogni altro dato che ci permetta di valutare l'affidabilità dell'armatore. In questo modo possiamo intervenire in ogni porto, in particolare quando constatiamo che la nave fa rotta verso piccoli porti secondari, scelta spesso sospetta, attivando il Psc. Intervenire immediatamente significa anche avere la nave con il carico a bordo, non ancora sbarcato. In questo caso interviene al nostro fianco anche l'acquirente del carico, il quale spesso pur di non perdere la merce si sobbarca le pendenze economiche legate alla nave e all'equipaggio.

Stiamo inoltre studiando un sistema di verifiche incrociate per ottenere dall'armatore i dati inerenti alle coperture assicurative che ha scelto e confrontarle con quanto risulta alle P&I. In questo senso stiamo cercando di coinvolgere maggiormente le autorità di bandiera perché durante le visite nei porti il Psc non si limiti a verificare che esista il documento assicurativo, ma controlli che lo stesso sia valido ed operativo.

Come Fit-Cisl con Itf vogliamo anche creare un database che consenta di stilare un documento di rischio di abbandono per ogni nave, avendo presente due elementi, ovvero l'età del naviglio e la bandiera che batte. In genere conosciamo la poca affidabilità di certe bandiere e come si tenda ad abbandonare le navi più vetuste.

È chiaro comunque che il fenomeno



delle navi abbandonate è difficile da eradicare, soprattutto in periodi di crisi economica, come quella generata dalla pandemia, che ha spinto al fallimento anche armatori seri e rispettosi delle regole. Importante per gli ispettori è venire a conoscenza il prima possibile della crisi di una società armatoriale, non solo per evitare, come si è visto, gravi danni ai marittimi, ma anche perché un pronto intervento del sindacato può addirittura essere determinante per superare positivamente il momento di crisi senza conseguenze pesanti per gli armatori e per i lavoratori.

Dalla crisi alla ripartenza: virare si può



Antonino Napoli

Per il rilancio occorre investire rapidamente e rimuovere le complicazioni burocratiche

Dicembre è il mese che segna la fine dell'anno, e come al solito è tempo di bilanci. Innanzitutto vogliamo ringraziare la piena sinergia operativa di tutti i lavoratori dei vari comparti del sistema portuale, che assieme alle Autorità di sistema portuale, alle Capitanerie, alla polizia di frontiera marittima e a tutte le forze presenti in porto, hanno potuto garantire la corretta applicazione dei vari dpcm, segnatamente al traffico portuale, coniugando il giusto rispetto delle regole con la necessità improcrastinabile di movimentare persone e merci. Il sistema-Paese ha superato anche i momenti più critici, come il primo lockdown, con un grande sforzo di tutti gli attori portuali, che ogni giorno, con grande abnegazione e spirito di sacrificio, si sono ritrovati idealmente e sostanzialmente in una sola struttura, con l'obiettivo comune di tenere in piedi l'economia nazionale, garantendo in sicurezza il trasporto di beni di prima necessità.

Il 2020 era iniziato positivamente: alcuni segmenti del lavoro dei porti avevano registrato, in alcune realtà, anche un +30%, come il traffico ro.ro. e quello dei container; un segnale po-

sitivo che bene lasciava sperare per il rinnovo del contratto collettivo nazionale dei lavoratori dei porti, scaduto a dicembre 2018. Importanti intese erano già state sottoscritte dagli attori firmatari dello stesso ccnl, come quella sulla costituzione del fondo per l'incentivazione all'esodo della categoria. Nessuno poteva immaginare che da lì in avanti tutto sarebbe cambiato. L'esplosione della pandemia non solo ha causato morti e terrore, ma ha fortemente destabilizzato il nostro sistema economico/lavorativo, portando indietro l'inflazione di rilevanti punti percentuali. Il rinnovo del ccnl si è bloccato; abbiamo visto piovere richieste di casse integrazioni; i lavoratori dei porti hanno sentito tremare le banchine.

Sono loro, però, che hanno saputo dimostrare a tutti l'importanza della categoria, rimasta, nonostante le grandi paure da contagio, in banchina a servire il Paese, a garantire gli approvvigionamenti, a permettere a coloro che erano costretti a stare chiusi in casa di poter usufruire di tutti quei beni di prima necessità che hanno permesso di affrontare il lockdown e ora la seconda ondata con le connesse chiusure parziali di alcune regioni.



È il contratto di una parte di questi lavoratori, i portuali, che ancora oggi non trova rinnovo; una mancanza che significa non riconoscere la loro importanza. E se da una parte i portuali non hanno ricevuto il giusto riconoscimento attraverso il rinnovo del ccnl, dall'altra parte hanno avuto ciò che aspettavano da più di 20 anni: il 3 luglio, dopo un'infinità di battaglie in banchina, è stato approvato l'emendamento al decreto Rilancio relativo all'autoproduzione, testo convertito poi in legge, che pone come elemento irrinunciabile del lavoro la sicurezza dei lavoratori marittimi e portuali. Rimaniamo in attesa che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti emani il regolamento attuativo, anche se nel frattempo l'Antitrust, l'Autorità per la concorrenza nel mercato, ha inviato una segnalazione al Parlamento che potrebbe rimettere in discussione la norma.

Se da un lato continuiamo a impegnarci come sindacato affinché la vicenda dell'autoproduzione trovi il giusto inquadramento dando certezza ai lavoratori portuali, dall'altra parte, come raccontavamo, le imprese portuali soffrono la crisi causata dalla pandemia. Le risorse messe a disposizione per le im-

prese portuali, artt. 16 e 18 della legge 84/1994, sono insufficienti. Diverso è per le imprese cui si riferisce l'art. 17 delle norme di riordino del settore: per le previsioni contenute nell'art. 199 del d.l. 34/2020, il cosiddetto decreto Rilancio, tali imprese si sono visti destinare risorse non di poco conto. Anche per i gruppi ormeggiatori sono stati erogati importanti fondi.

È chiaro però che il settore richiede importanti e rapidi investimenti, sia finanziari che strutturali. Bisogna ripartire. C'è forte necessità di superare quel sistema burocratico che spesso ferma o rallenta la realizzazione di significative opere, fondamentali e indispensabili per la ripresa del Paese.

Il 2020 è stato anche l'anno in cui è

**Il rinnovo del ccnl
dei lavoratori dei porti
rimane l'unico elemento
imprescindibile
di regolamentazione**

stato sbloccato il ccnl delle Guardie ai Fuochi, la cui scadenza è prevista per la fine del 2020 medesimo. Si tratta di

un contratto che ha sempre registrato difficoltà a ogni suo rinnovo, ma che conferma la sua grande validità nel settore. Importante è anche l'intenzione, manifestata da Anisa, l'associazione datoriale, di convergere in un unico ccnl di categoria, che possa raggruppare le guardie ai fuochi dei porti e quelle terrestri, ampliando così la platea di lavoratori a cui destinare i benefici della contrattazione, ponendo fine a un diffuso fenomeno di dumping sociale. C'è da dire che queste aziende non hanno ricevuto la giusta attenzione in termini di risorse, soffrendo anche loro la grande crisi dell'anno che giunge ormai a conclusione.

E allora il 2021 sarà l'anno della ripresa? Noi auspichiamo di sì, perché è tempo di ripartire. C'è bisogno di una grande sinergia del settore. Fondamentale sarebbe il riconoscimento e l'estensione, ai Presidenti delle Autorità di Sistema Portuale, dei poteri commissariali, sul modello Genova, per poter progettare e realizzare importanti opere infrastrutturali portuali, così da rimettere in moto l'economia dei nostri porti e non solo. Sarebbe opportuno ampliare le possibilità di ingaggio dei lavoratori appartenenti alle aziende di cui all'art.17, al fine di dare una più ampia possibilità di occupazione, anche sui segmenti legati ai servizi di interesse generale, riducendo l'indennità di mancato avviamento e rafforzando il potere di acquisto degli stessi.

Il rinnovo del ccnl dei lavoratori dei porti rimane l'unico elemento imprescindibile di regolamentazione. Bisogna dare potere di acquisto ai lavoratori, tenendo comunque conto di quanto sofferto dalle imprese portuali, a cui va dedicata un'attenzione maggiore, con lo stanziamento di risorse che permettano alle stesse di ripartire.



Anas: ecco le nuove sfide da vincere



Rosario Fuoco

Coordinatore nazionale FIT-CISL
Anas

2020 difficile come per tutti, ma lo smart working ha ampiamente superato la prova

Siamo alla fine del 2020, un anno singolare e tragico, segnato profondamente dall'avvio del fenomeno coronavirus in Italia nel mese di febbraio. Ci siamo ritrovati in un momento storico senza precedenti con un altissimo rischio per l'intera popolazione mondiale, anche se adesso grazie al vaccino intravediamo la luce in fondo al tunnel.

L'impatto sui lavoratori dell'Anas, sia dal punto di vista del contagio e quindi della salute, che dal punto di vista economico, non è stato sinora devastante come in altre realtà aziendali. Le misure messe in atto dalla società Anas e le decisioni condivise, sia con accordi sindacali che nell'ambito del Comitato di cui all'art. 13 dell'accordo tra Governo e parti sociali del 14 marzo 2020, ovvero il "Protocollo condiviso di regolamentazione delle misure per il contrasto e il contenimento della diffusione del virus Covid-19 negli ambienti di lavoro", hanno consentito la salvaguardia della salute dei lavoratori dei dipendenti ed i loro stipendi.

È evidente che sono necessarie nuove assunzioni, argomento condiviso anche dal vertice societario

questioni relative alle tutele lavorative delle lavoratrici e dei lavoratori che rappresentiamo, andavano per il meglio. A inizio anno, infatti, eravamo in mezzo ai lavoratori, per illustrare, attraverso le assemblee, l'ipotesi di rinnovo del ccnl dei dipendenti del gruppo Anas per il triennio 2019-2021 firmata il 10 dicembre 2019, poi approvata all'unanimità dai diretti interessati con grande soddisfazione del sindacato, in particolare per gli importanti istituti normativi ed economici che sono stati introdotti. I lavoratori hanno accolto positivamente anche l'ottimo lavoro del sindacato sull'accordo per l'adozione del nuovo modello organizzativo territoriale, con il quale è stato superato il modello precedentemente adottato che era strutturato in 8 macro-aree: con il nuovo modello sono state individuate 16 strutture territoriali, più funzionali e congeniali ai lavoratori di Anas.

A febbraio però è esplosa in Italia la pandemia da Covid-19, e sappiamo com'è andata per il nostro Paese. La parola chiave di questi mesi: smart working. Al primo approccio con il nuovo coronavirus possiamo dire che, nonostante il lockdown generalizzato in tutta la Penisola, i lavoratori di Anas non si sono mai fermati; non si è interrotta alcuna attività, con circa 4mila su 6mila dipendenti che hanno lavorato da casa, mentre gli altri 2mila sono stati impegnati in attività di presidio del territorio, come il personale tecnico-manutentivo e quello delle sale operative. Lo smart working ha debuttato in questa fase emergenziale e quindi in deroga alla legge, ma nel ccnl del gruppo Anas 2019-2021 tale istituto era stato già introdotto, voluto fortemente dal sindacato e pronto per essere utilizzato.

Dopo tale forzata e positiva sperimentazione, possiamo dire che il nuovo istituto ha ampiamente superato la prova, tanto che, nel mese di luglio, è stato introdotto anche il diritto alla disconnessione. In questo modo è stato

E dire che il 2020 sembrava partito bene: solo a gennaio in ambito sindacale, più precisamente nello spaccato Anas, le

rato la prova, tanto che, nel mese di luglio, è stato introdotto anche il diritto alla disconnessione. In questo modo è stato



migliorato ulteriormente il dettato contrattuale, inserendo maggiori tutele, garantendo ai lavoratori il normale orario di lavoro in modo da conseguire così l'obiettivo originario, ovvero la conciliazione dei tempi di vita con quelli di lavoro. Nel frattempo, tra Anas e sindacato è in corso una trattativa che punterà ad un accordo strutturale attuativo del ccnl che armonizzerà le sperimentazioni di questo periodo e il dettato contrattuale. L'accordo in questione sarà attuato a pandemia conclusa.

Ciò posto, il vero obiettivo della Fit-Cisl per il 2021 è l'occupazione. Anas non ha le risorse sufficienti per occuparsi adeguatamente dei 33mila km di strade e autostrade in gestione: gli attuali 6.100 dipendenti erano già insufficienti per i 26mila chilometri iniziali ai quali si sono aggiunti gli ulteriori 7mila provenienti dagli ex enti locali. Altre società che operano nel settore della viabilità, a parità di numero di dipendenti, gestiscono un terzo della rete rispetto ad Anas. È evidente che sono necessarie nuove assunzioni, argomento condiviso anche dal vertice societario, che però in merito ha dichiarato di non avere risorse adeguate, nonostante la nuova collocazione di Anas nel gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, per cui è necessario e urgente aprire un dialogo con il Ministero dei Trasporti: risulta fondamentale chiarire se Anas è collocata ancora nel perimetro della pubblica amministrazione oppure se è avvenuta la piena integrazione nel gruppo Fs Italiane.

Dovrà trovare soluzione, inoltre, l'annoso problema inerente il dpr. 1126/81 - regolamento del servizio di manutenzione della rete stradale nazionale - e sarà necessario riprendere con urgenza il confronto con Anas sul modello di esercizio, stante il fatto che la società



ha dichiarato che intende revisionare l'accordo del 28 febbraio 2017 con il sindacato. Resta inoltre senza riscontro la controproposta del sindacato sulla nuova organizzazione delle sale operative giacché, nonostante la positiva trasformazione a tempo indeterminato dei nuovi addetti assunti in Anas, il modello h24 non risulta operativo in tutte le regioni.

Da un lato il Ministero, quindi, ma dall'altro Anas, che nel perimetro delle proprie competenze, al di là delle esigue risorse finanziarie per le assunzioni, è gravemente in ritardo rispetto alla definizione di un piano complessivo di fabbisogni sull'intero territorio nazionale, progetto necessario per farsi trovare pronti al momento dell'attribuzione delle auspiccate nuove risorse economiche dedicate. Perciò è comunque

necessario assumere i candidati risultati idonei alle ultime selezioni esterne e facenti parte di graduatorie in corso di validità, attivando al contempo le selezioni interne per la valorizzazione del personale in servizio nel rispetto della riserva del 30% prevista dall'art. 30 del ccnl.

Infine, dopo aver concluso accordi importanti nel 2020 come il premio di risultato e l'introduzione del pacchetto welfare per i dipendenti, sarà importante completare tutte le code contrattuali e in particolare: fasce di scorrimento, regolamenti degli incentivi, ente bilaterale. Sperando che l'anno 2021 sancisca davvero la fine della crisi pandemica e l'inizio di un ritorno alla normalità, con il rilancio dell'economia in tutti i settori.

Concessioni autostradali, le proposte per ripartire



Valter Sensolini

Il settore potrebbe essere tra i primi a beneficiare della ripresa, dopo un 2020 tutto in salita

Per le lavoratrici e i lavoratori del mondo delle concessionarie autostradali, il 2020 era iniziato sotto buoni auspici. A dicembre 2019, infatti, dopo una lunga e difficile trattativa durata più di un anno, era stato rinnovato il contratto collettivo nazionale di settore, con soddisfazione unanime espressa nelle assemblee a gennaio 2020 dai lavoratori stessi. Nel nuovo articolato contrattuale, oltre ai temi economici e normativi sicuramente apprezzati, riveste enorme importanza l'inserimento della clausola sociale, operativa in caso di assegnazione di nuove concessioni; clausola che, insieme al pronunciamento del Ministero dei

mesi del 2020 sull'intera rete autostradale, facevano pensare a un positivo periodo per il settore. Purtroppo però, ecco che a fine febbraio scoppia l'emergenza Covid-19... Da quel momento anche il settore delle autostrade affronta temi difficili quali il calo del traffico, in alcuni casi fino all'80%, determinato dalle disposizioni di blocco totale, con il conseguente ed inevitabile calo dei ricavi, che ha portato come conseguenza l'attivazione - secondo quanto consentito dai vari dpcm - degli ammortizzatori sociali con causale Covid-19 in tutte le concessionarie italiane, a eccezione di un paio di piccole dimensioni.



Trasporti in merito ai bandi di gara allora in corso su alcune importanti concessioni del Nord Ovest, consente di dare continuità occupazionale, economica e normativa ai lavoratori interessati e rimette al centro il fattore lavoro, bilanciando così gli interessi di tutte le parti coinvolte.

Anche i dati di traffico, con trend in aumento dei primi due

Il settore autostradale non era abituato a gestire periodi di cassa integrazione ordinaria, se non in piccole e delimitate situazioni; pertanto, la fase di cigo è stata subita con enormi difficoltà dai lavoratori tra marzo e giugno 2020. La ripresa del traffico, con le graduali riaperture tra regioni, avvenuta a metà giugno ha comunque consentito di limitare i danni: probabilmente l'anno si chiuderà con un calo nei ricavi da



pedaggi intorno al 25/30% rispetto al 2019. Ovviamente come sindacato non siamo rimasti a guardare: sulla Voce dei Trasporti abbiamo parlato più volte di tutte le iniziative che abbiamo preso in difesa dei lavoratori del settore, tra le quali la più recente è l'accordo che prevede l'intervento dell'ente bilaterale di categoria Ebinat a sostegno del reddito dei dipendenti penalizzati dalla cigo.

Per Aspi, la concessionaria che gestisce più chilometri di rete autostradale in Italia, oltre alle problematiche legate alla situazione di emergenza coronavirus, si è aggiunta la difficoltà legata alla paventata revoca della concessione da parte del Governo in seguito al tragico crollo del ponte Morandi; revoca che si tenta di scongiurare attraverso l'intesa dello scorso luglio con l'Esecutivo guidato da Conte, che prevede la perdita del controllo di Aspi da parte di Atlantia tramite la cessione delle quote a Cassa Depositi e Prestiti. La trattativa però non è ancora giunta a conclusione: restano quindi le difficoltà di gestione dell'ordinario.

Per il nuovo anno le prospettive non sono idilliache, anche se il settore dovrebbe essere tra i primi a beneficiare di una eventuale ripresa, qualora

La presenza del personale non solo ai caselli ma lungo la rete autostradale è un requisito di sicurezza e qualità del servizio alla clientela che giustifica il pedaggio

l'emergenza Covid fosse finalmente messa sotto controllo: le stime di traffico in questo caso prevedono una forte ripresa con dati per il 2021 in linea con quelli del 2019. Rispetto alla pandemia, è necessario continuare, attraverso i comitati aziendali costituiti come da protocolli firmati dal Governo insieme alle parti sociali, ad alimentare tutte le azioni atte a contrastare la diffusione del virus individuando in maniera condivisa tutte le misure necessarie a garantire la sicurezza di lavoratrici, lavoratori e clientela.

Dovremo affrontare anche l'emergenza economico-finanziaria e i problemi legati a una probabile nuova organizzazione del lavoro; dovremo essere pronti ad affrontare nuove situazioni, gestire l'innovazione tecnologica guidandola attraverso percorsi formativi di riconversione professionale dei lavoratori su nuove possibili attività. Occorre

presidiare il processo di digitalizzazione che le aziende spingeranno fortemente dietro l'effetto dell'emergenza pandemica; per questo vogliamo e dobbiamo essere protagonisti, portatori di idee e soluzioni tese a tutelare e sviluppare i livelli occupazionali nel settore.

Va garantito il presidio h24 in tutte le stazioni autostradali al fine di assicurare una elevata qualità del servizio offerto all'utenza. Su questo il Ministero dei Trasporti dovrebbe, avendone la possibilità, intervenire con una puntuale istruttoria e imposizione ai concessionari. La presenza del personale non solo ai caselli ma lungo la rete autostradale è un requisito di sicurezza e qualità del servizio alla clientela che giustifica il pedaggio che, altrimenti, si ridurrebbe ad una sorta di dazio di medioevale memoria.

Per questo sarà fondamentale garantire livelli minimi di servizio in tutti i settori operativi, come fondamentale sarà per il futuro assicurare "lavoro equo" mantenendo l'unicità del ccnl di settore, evitando con determinazione il dumping contrattuale.

Fondo nuove competenze, uno strumento da non sprecare



Osvaldo Marinig

Competenza, secondo un'edizione di cinquant'anni fa del vocabolario Zanichelli, è sinonimo di cognizione, perizia, ed è la qualità di chi è competente, cioè di colui che è in grado di svolgere un dato compito. Oggi, nel pieno della pandemia, molto probabilmente il significato di questo termine non è più così chiaro, vista la spettacolarizzazione della "competenza" veicolata attraverso i mezzi di comunicazione di massa, dove regolarmente i "competenti" litigano su tutto: numeri, proposte, vaccini, soluzioni per combattere il Covid-19.

In una società in cui l'ipertrofia dell'ego si nutre degli annunci sui vari mass-media, dei tweet e dei post sui social e dove gli eventi si consumano in pochissimo tempo, in troppi si sono convinti che basti un retweet, un like o poco più per sentirsi parte integrante di un processo utile a risolvere i problemi e ritenersi, solo per questo, competenti.

Per contribuire ad aumentare le competenze nell'ambito del mondo del lavoro, il Governo ha pensato bene di istituire il "Fondo nuove competenze" presso l'Anpal, l'Agenzia nazionale per le politiche attive del lavoro. Le risorse messe a disposizione per il progetto sono ingenti: circa 730 milioni di euro, di cui 300 spendibili nel 2021. Tale dotazione potrà essere incrementata con risorse messe a disposizione dalle Regioni, dai Programmi operativi nazionali e regionali (Pon e Por) del Fondo sociale europeo (Fse) e dai Fondi paritetici interprofessionali, e si prevede di rendere strutturale il Fondo nuove competenze collocandolo tra i progetti del Recovery Plan.

Questo nuovo Fondo nasce all'interno del decreto Rilancio e consente alle parti sociali di stipulare accordi collettivi aziendali o territoriali per convertire temporaneamente una parte dell'orario di lavoro in formazione professionale finanziata dallo Stato. Per i datori di lavoro la misura non solo è a costo zero, ma costituisce un utile strumento per rispettare gli obblighi derivanti dai protocolli di sicurezza, facendo fronte alla necessità di prevenire i contagi nei luoghi di lavoro. Inoltre, rispetto alla tradizionale cassa integrazione, questo strumento ha il grande pregio di mantenere i lavoratori qualificati e formati assicurando all'impresa non solo di non perdere,

I rappresentanti dei lavoratori spingano le imprese a utilizzare questo valido sistema a costo zero

ma addirittura di rafforzare le competenze del personale in azienda.

Il provvedimento consente di "rimodulare" l'orario di lavoro attraverso un accordo, aziendale o territoriale, da stipulare con le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative a livello nazionale. Ciò significa che l'accordo non può incidere sulla quantità di ore ma solo sulla variazione di destinazione delle ore già concordate, tenendo conto delle mutate esigenze organizzative e produttive dell'impresa e stabilendo quindi che una parte dell'orario vada finalizzata a percorsi formativi. L'obiettivo è tutelare l'occupazione e sviluppare capacità al passo con le trasformazioni in atto.

L'esito del provvedimento è in buona parte sulle spalle delle relazioni industriali

I percorsi formativi per i lavoratori possono essere erogati da tutti gli enti accreditati a livello nazionale e regionale, ovvero da altri soggetti, anche privati, che, per statuto o istituzionalmente, svolgono attività di formazione, come le università, gli istituti di istruzione secondaria di secondo grado, i Cpia (Centri per l'istruzione per adulti), gli Istituti tecnici superiori, i centri di ricerca accreditati dal Ministero dell'Istruzione, anche in forma organizzata in reti di partenariato territoriali o settoriali.

A erogare la formazione può essere la stessa azienda, ma è tenuta a dimostrare il possesso di specifici requisiti tecnici, fisici e professionali. Il limite massimo di ore destinate allo sviluppo delle competenze è individuato in 250 per ciascun lavoratore.

Va fatta attenzione al fatto che il ricorso al Fondo nuove competenze non è sovrapponibile agli altri ammortizzatori sociali, come la cassa integrazione o le prestazioni di sostegno al reddito erogate dai fondi di categoria.

L'esito del provvedimento è in buona parte sulle spalle delle relazioni industriali. La differenza tra una misura palliativa, che nei fatti si limiti a prolungare le condizioni della cassa integrazione, e un'occasione di reale rilancio dell'economia si giocherà sulla qualità dell'accordo collettivo alla base dell'istanza di contributo.

Il ruolo del sindacato è importante in quanto è chiamato ad



essere parte attiva nel determinare i settori di intervento necessari. Si tratta di sottoporre alle imprese i bisogni formativi dei lavoratori e delle lavoratrici ritenuti più aderenti alle necessità produttive, traggendole nella prospettiva di rilancio post pandemia, e non solo per la conservazione del posto di lavoro.

Considerato l'universo delle imprese, e delle infinite competenze tecniche-organizzative da sviluppare, potrebbe essere presuntuoso indicare quali debbano avere la precedenza, però proviamo a suggerirne una. Il caso a cui ispirarsi è quello relativo all'introduzione dell'agente unico tra i macchinisti del gruppo Ferrovie dello Stato. Non tutti si ricordano che a tale scopo furono istituite delle task force di psicologi per sostenere i "maestri" che non avrebbero più lavorato in coppia ma da soli, aiutandoli ad apprendere un nuovo modo di lavorare che richiedeva alcune competenze prima non necessarie. Ai nostri giorni, una modalità simile all'"agente solo" la stanno sperimentando moltissime persone che lavorano da remoto. Il lavoro da remoto comporta una ristrutturazione delle competenze relazionali, che al momento non vengono tenute in sufficiente considerazione, dato che si confida in un rapido ritorno

alla normalità. Purtroppo così non sarà: lo smart working prenderà sempre più piede. Sarà necessario far comprendere a tutti, soprattutto a chi governa i processi, che le dinamiche relazionali da remoto sono diverse da quelle in presenza: per ottenere il massimo dai dipendenti serve una adeguata rimodulazione delle competenze, così da far rendere al meglio non solo le imprese ma anche i dipendenti, attraverso una apposita e mirata formazione.

Tenuto conto che il bando per accedere al Fondo nuove competenze stabilisce che le domande di contributo possono essere presentate da tutti i datori di lavoro privati che abbiano stipulato accordi collettivi di rimodulazione dell'orario di lavoro dell'impresa entro la scadenza del 31 dicembre 2020, siamo andati a spulciare le banche dati del Cnel e l'Ocsel della Cisl per vedere quanti accordi siano stati sottoscritti fino ad ora: molto pochi. Per cui c'è la necessità che, soprattutto, i rappresentanti dei lavoratori spingano le imprese a utilizzare un valido sistema di politica attiva del lavoro a costo zero, coinvolgendo anche le strutture territoriali che possono fornire formazione specialistica, nell'auspicio che un decreto interministeriale di prossima emanazione

possa allungare i termini di presentazione dei bandi e chiarisca che il Fondo sarà operativo per tutto il 2021.

Per concludere, c'è un altro aspetto da sottolineare: leggendo i testi dei pochi accordi fin qui siglati, salta agli occhi l'utilizzo di anglicismi e il preponderante ricorso a termini inglesi per definire ruoli, funzioni, nuove professionalità. Negli accordi si preferisce fare ricorso al concetto di skill che il dizionario italiano inglese della Garzanti traduce come: abilità, destrezza, capacità, perizia. Evidentemente, il ricorso all'inglese rende più efficace la trasmissione del concetto di mutamento di mansione, di professionalità, di mestiere. Da quest'ultima considerazione un suggerimento per fare in modo che il Fondo possa essere utilizzato fino all'ultimo euro. Si potrebbe modificare il nome del Fondo nuove competenze in "New Skills Fund": chissà se, utilizzando l'inglese e mutuando dal marketing giuslavoristico utilizzato in passato per il Jobs Act, non si renda più appetibile, per quella generazione di manager che attualmente è classe dirigente del nostro Paese, la progettazione di «reskilling inside a business transformation not just for smart workers».

Lavoratrici e fattore Covid: il piano della Fit-Cisl



Francesca Di Felice
Responsabile Nazionale FIT-CISL
Coordinamento donne

Al centro delle politiche sindacali il tema della cura come questione non privata ma di coesione sociale

L'emergenza pandemica, che ha colpito anche il nostro Paese, ha determinato e sta determinando un cambiamento repentino dell'intero sistema produttivo, con una forte accelerazione dell'impiego della tecnologia e della digitalizzazione e la tendenza ad un aumento crescente dell'isolamento sociale. Una trasformazione che sta incidendo in modo preponderante sugli equilibri sociali, già precari, tra uomini e donne, e che vede ogni famiglia come un laboratorio di sperimentazione delle criticità da affrontare per gestire le nuove esigenze di conciliazione lavoro-famiglia.

Superata la fase del lockdown totale, in cui si era potuta sperimentare concretamente un'organizzazione familiare improntata sul modello della condivisione delle responsabilità, ci troviamo ora in una delicata fase di transizione caratterizzata da un forte impatto di genere. Con la ripresa delle attività, nella consapevolezza di una sorta di radicalizzazione di un'emergenza sanitaria, che sembra divenuta sempre più strutturale, con la semi chiusura delle scuole e con la necessità di far fronte alla gestione delle quarantene dei figli e dei famigliari, l'aumento del rischio di un allontanamento delle donne dal lavoro diviene sempre più emergente. Gli uomini sono rientrati al lavoro prima delle donne. Per le donne è stato diverso. In alcuni casi è stato lasciato il posto di lavoro, mentre in altri si è rientrate a lavorare in modo graduale, magari imbrigliate nelle necessità di cura familiare che troppo spesso, per un radicato modello culturale, vede come unica soluzione la scelta obbligata, in capo alle donne, di prendersi carico di tutto e tutti. È un'analisi impietosa e veritiera, confermata dai dati Istat. Nelle famiglie si è stipulato un contratto non scritto in cui le donne, già anello debole del mercato del lavoro, hanno giocato il ruolo di chi si mette da parte. Una scelta di opportunità di pianificazione familiare e culturale, che potrebbe sembrare privata e familiare, ma che oltre ad aggravare la condizione delle donne nella società e nel lavoro, ha un peso pubblico non indifferente sia dal punto di vista della crescita, nel senso di un mancato contributo dell'occupazione femminile all'incremento del Prodotto interno lordo, sia in termini di spesa rispetto all'aumento dell'utilizzo degli ammortizzatori sociali.

La strada principale da percorrere rimane quella di sempre, la contrazione, attraverso la quale introdurre strumenti nuovi di flessibilità organizzativa

A tutto questo, a pochi giorni dalla celebrazione del 25 novembre, giornata internazionale contro la violenza sulle donne, e nell'attesa che il nostro Paese ratifichi la convenzione Ilo per contrastare le molestie e le violenze nel mondo del lavoro, si aggiunga il dato del forte aumento dei casi di violenza ai danni di molte donne come conseguenza dell'isolamento sociale forzoso in casa.

In questo quadro, il Coordinamento nazionale donne Fit-Cisl, la cui attività è da sempre a sostegno delle lavoratrici dei trasporti, vuole attuare un impegno specifico e adeguato alle nuove emergenze, che coinvolga ancora di più tutto il quadro dirigente e che sia volto a mettere al centro delle politiche sindacali il tema della cura come questione non più solo privata, ma di coesione sociale. Un impegno che deve osservare i criteri della quotidianità e della continuità, per il perseguimento dell'affermazione del modello culturale della condivisione delle responsabilità di cura e del sostegno dell'occupazione femminile. Nell'ambito dello stesso impegno va rivisto il sistema delle relazioni e della comunicazione in un mondo in cui la presenza sul lavoro, salvo che per gli operatori che svolgono servizi pubblici essenziali, diviene sempre più sporadica. È inoltre necessario riaffermare l'impegno a prevenire e contrastare ogni forma di violenza sui luoghi di lavoro, anche attraverso il recepimento dell'Accordo quadro sulle molestie e le violenze nei luoghi di lavoro del 25 gennaio 2016.

La strada principale da percorrere rimane quella di sempre, la contrattazione, attraverso la quale introdurre strumenti nuovi di flessibilità organizzativa e di regolamentazione dello smart working, per giungere al superamento della sua forma emergenziale recuperandone l'efficacia in termini di gestione dei tempi di vita e di lavoro e garantendo il diritto alla disconnessione. Tutto questo prevedendo, sia con la contrattazione nazionale che con quella aziendale, il superamento degli interventi che dovrebbero essere introdotti dalla prossima legge di Bilancio, ancora una volta non strutturali, e che allo stato attuale prevedono incentivi all'occupazione femminile attraverso sgravi contributivi a favore delle imprese che assumono donne, la proroga di un anno dell'opzione donna,

del bonus bebè e del congedo per i papà, che rimane però a 7 giorni, nonostante la direttiva europea sulla conciliazione dei tempi di vita e di lavoro indichi almeno 10 giorni.

È su queste nuove, e allo stesso tempo sempre attuali, esigenze che il Coordinamento nazionale donne della Fit-Cisl articolerà il proprio impegno per il 2021, per la realizzazione dei seguenti obiettivi:

Formazione

Sul piano formativo nasce l'esigenza di realizzare un corso di aggiornamento sul sistema degli ammortizzatori sociali, destinato alle sindacaliste della Fit, allo scopo di supportare le lavoratrici dei trasporti coinvolte in riduzioni e/o sospensioni dell'attività lavorativa.

Contrattazione

È necessario elaborare proposte concrete, da portare avanti con la contrattazione, per introdurre nuovi strumenti di flessibilità organizzativa, volti a migliorare la conciliazione dei tempi di vita e di lavoro, nonché la condivisione delle responsabilità familiari.

Contrasto alla Violenza

Al fine di migliorare ancor più le competenze dei contrattualisti, risulta importante fornire strumenti ulteriori, attraverso la realizzazione di incontri seminariali, per prevenire e contrastare ogni forma di violenza nei luoghi di lavoro nei trasporti, incentivando il recepimento in ogni azienda dell'Accordo



25 Novembre 2020
Giornata Internazionale
Contro la Violenza sulle Donne



Se sei vittima di una qualsiasi forma di violenza
contatta il Coordinamento Nazionale Donne FITCISL
(fit.donne@cisl.it)
oppure puoi anche chiamare il TELEFONO ROSA
al n. 06 37518282

fit.donne@cisl.it www.fitcisl.org www.telefonorosa.it

quadro sulle molestie e le violenze nei luoghi di lavoro del 25 gennaio 2016, e per promuovere la contrattazione sociale finalizzata a dare risposte ai bisogni diversificati dei lavoratori e delle lavoratrici.

Supporto informativo/normativo

Rimane confermata l'attività di supporto formativo/informativo alle lavoratrici e ai lavoratori dei trasporti (articoli su La Voce dei Trasporti, volantini tematici, notiziario Donne in Movimento, pagina del sito Fitcisl.org dedicata alle donne, social network e via elencando).

Prevenzione

Si riafferma la necessità, quest'anno rinviata per l'emergenza pandemica, di riproporre a partire dal prossimo anno la campagna di prevenzione dei tumori femminili, "Prenditi cura di te", amplandola a forme di prevenzione dedicate

25 novembre: non ci arrenderemo mai alla violenza sulle donne

Il 25 novembre, Giornata internazionale contro la violenza sulle donne, quest'anno ha assunto un significato particolare e ancora più importante. Il lockdown ha causato l'aumento delle violenze, alle quali è stato impossibile sottrarsi anche materialmente, non essendo possibile uscire di casa. Basti pensare che nei primi 10 mesi del 2020 i femminicidi sono stati 91. Uno ogni tre giorni. Senza contare le richieste di aiuto alle associazioni, che sono aumentate del 73% (Istat).

La Fit-Cisl è da sempre quotidianamente impegnata per contrastare il fenomeno della violenza in ogni sua forma, fisica, psicologica, economica in ogni ambito in cui si manifesta, a casa e a lavoro.

Un fenomeno culturale spesso sommerso che colpisce molte donne senza distinzione di età, ceto sociale e appartenenza etnica. Si dice che non ci sia fenomeno culturale più democratico della violenza sulle donne in cui le vittime subiscono spesso rimanendo in silenzio vessazioni quotidiane, per non parlare delle molestie e delle forme di violenza che si consumano nei luoghi di lavoro.

I diversi incontri seminariali che hanno coinvolto il quadro dirigente, l'indagine conoscitiva realizzata per individuare il dato della presenza del fenomeno nei trasporti, il recepimento, nella quasi totalità dei ccnl dei trasporti e in molte aziende, dell'Accordo quadro sulle molestie e la violenza nei luoghi di lavoro (25 gennaio 2016) sono solo alcuni aspetti che impegnano quotidianamente le donne e gli uomini della Fit-Cisl nei luoghi di lavoro. Quest'anno la Fit, attraverso l'azione del suo Coordinamento donne, ha voluto ricordare la sua presenza accanto alle donne vittime di violenza e per ribadire che "Non ci arrenderemo mai alla violenza sulle donne".

agli uomini, attraverso la collaborazione con l'associazione Komen.

Collaborazione con il Coordinamento donne Cisl

Proseguire la collaborazione, sempre attenta e costante con il Coordinamento donne della Cisl, per un'azione di supporto anche con la partecipazione nei gruppi di lavoro per l'aggiornamento del Testo unico sulla maternità e paternità (d.lgs. n. 151/2001) e di contrasto alla violenza sulle donne.

Effetto Covid: se i giovani pagano il prezzo più alto



Christian Tschigg

Responsabile nazionale FIT-CISL
Coordinamento giovani

Ci avviciniamo alla conclusione di un anno molto difficile, segnato dolorosamente dalla pandemia. Un capitolo che ci auguriamo di chiudere presto in via definitiva. Come tanti, anche il Coordinamento giovani ha dovuto adeguarsi al periodo, senza mai fermarsi, facendosi carico di nuove priorità: tenendoci continuamente in contatto tra noi a tutti i livelli, abbiamo cooperato con la Fit e con la Cisl seguendo le loro indicazioni per sostenere il loro grande lavoro a tutela delle lavoratrici e dei lavoratori, ma anche condividendo le esperienze della nostra realtà, così da essere sempre sul pezzo avendo una visione complessiva, per poter poi sensibilizzare altri sulla situazione e trasmettere puntuali informazioni alle iscritte e agli iscritti. A questo proposito sentiamo il dovere di ringraziare la Fit, la Cisl e il Coordinamento giovani Fit proprio per non essersi risparmiati a vantaggio delle iscritte e degli iscritti, e non solo, in questo annus horribilis.

Dove concentrare le energie del Coordinamento nel futuro prossimo? La Itf, la Federazione internazionale dei lavoratori dei trasporti, di cui Fit-Cisl fa parte, stima che un lavoratore su 10 ha perso il posto di lavoro negli ultimi mesi a causa della crisi e che la fiducia dei giovani in un miglioramento a breve termine non è tra le migliori. Sempre secondo lo studio di Itf, la mancanza di reti di conoscenze sulla quale fare affidamento, così come di esperienza, può rendere più difficile per gli under 35 trovare posti di lavoro qualitativamente elevati, per cui possono sentirsi "spinti" a lavorare con minori tutele sociali (se non addirittura senza). I giovani lavoratori del settore dei trasporti sono particolarmente esposti alla perdita del posto di lavoro e alla riduzione dell'attività lavorativa in quanto esse sono legate alla domanda di viaggiatori o trasporto di cose. Infine, gli under 35 sono più a rischio di qualsiasi altra fascia d'età se si parla di sostituzione per implementazione dell'automazione e della digitalizzazione. Un recente studio dell'Ilo, l'organizzazione dell'Onu per il lavoro, sostiene che il tipo di impiego che svolgono è più facilmente automatizzabile, in tutto o in parte. I giovani lavoratori sono anche numeri-

Più difficile per gli under 35 trovare posti di lavoro qualitativamente elevati

camente maggiori in alcune delle categorie di lavoratori più emarginate: il 77% della forza lavoro giovanile globale è in occupazione di tipo informale (o precaria) e ciò aggrava la loro vulnerabilità durante questa crisi.

Ecco, quindi, che il Coordinamento giovani dovrà impegnarsi nel cogliere ogni opportunità, all'interno di questo intricato panorama, per fornire, attraverso spunti riflessivi e idee innovative, tutto il supporto possibile ai vertici della Fit-Cisl perché le criticità possano essere rappresentate e risolte. Per garantire un futuro certo a coloro che rischiano di pagare il prezzo più alto della crisi nel mondo del lavoro.

Il Coordinamento giovani dovrà rimboccarsi le maniche e lavorare per fornire input trasversali alle strutture della Fit proposte a garanzia dei livelli occupazionali, senza tralasciare diritti fondamentali

e cercando vie per eradicare la precarietà nel settore: promuovere forme di conciliazione vita-privata lavoro e sostenere la transizione scuola-lavoro, così come altre forme di garanzia future quali i fondi pensione; vigilare sull'impatto delle nuove tecnologie in ambito lavorativo, con focus sui giovani, per assicurare che i posti di lavoro non vengano persi ma trasformati; investire nella formazione e nell'aggiornamento dei giovani; sostenere opportune campagne per l'adesione dei nuovi lavoratori al sindacato; promuovere condizioni di lavoro in sicurezza per tutti e stigmatizzare le discriminazioni sui luoghi di lavoro.

Il Coordinamento giovani è nato per garantire che i giovani lavoratori siano parte attiva dei processi decisionali, e ora tanto più è fondamentale che lo siano, per contribuire al post Covid-19. La loro partecipazione e il loro impegno sono fondamentali per affrontare i problemi che riguardano la loro occupazione e le condizioni di lavoro, per cooperare a ricostruire un sistema lavoro più resiliente, equo e sociale.

Sentiamo il dovere di ringraziare la Fit, la Cisl e il Coordinamento giovani Fit proprio per non essersi risparmiati a vantaggio delle iscritte e degli iscritti, e non solo, in questo annus horribilis

Scriviamo insieme a giovani e donne un nuovo capitolo

Dopo il disastroso 2020 occorre ripensare il futuro, le vecchie logiche non bastano più

Proviamo insieme a immaginare di scrivere un nuovo capitolo del futuro dei trasporti in Campania. Come vorremmo iniziare? Certamente fissando degli obiettivi, consapevoli dell'esigenza di aprire la nostra regione al cambiamento attraverso la fiducia in noi stessi e la preparazione e la competenza degli stakeholder, sindacato in primis.

Tutti desideriamo lasciarci alle spalle il 2020, che ha portato moltissimi lutti e ha stravolto tanti progetti pensati prima della pandemia. Dopo un simile disastro, infatti, bisogna ripensare il futuro in modo totalmente nuovo, perché le vecchie logiche non bastano più: ad esempio è indubbio che saremo tutti ancora più attenti al tema della sicurezza.

Nel corso di questo anno terribile, come Fit-Cisl Campania non ci siamo mai fermati: abbiamo sempre avuto fiducia nel nostro operato continuando ad agire nelle condizioni date in modo costruttivo e lavorando alla svolta economica dei trasporti post-pandemia. Uno degli obiettivi che ci siamo posti per il 2021 è di investire sui gio-

Nel corso di questo anno terribile, come Fit-Cisl Campania non ci siamo mai fermati

del lavoro a cottimo. In proposito sosteniamo la battaglia della Cisl e della Fit-Cisl nazionale per l'applicazione - a questi lavoratori - del contratto collettivo nazionale di settore, quello della Logistica, Trasporto merci e Spedizione, perché finiscano gli abusi e siano dati anche a loro salari adeguati e le dovute tutele.

Puntare sui giovani rappresenta una vera e propria sfida, ma dopotutto bisogna considerare che proprio i giovani sono ricchi di pregi, uno dei quali è il forte legame con i loro ideali: credono in un futuro migliore, poiché è il loro futuro, e quindi il futuro di tutta la Campania e del Paese più in generale. Dobbiamo perciò lasciare un maggiore spazio a questi ragazzi. Ciò che serve per poter rendere la nostra Federazione sempre più forte e al passo col tempo è fondere la nostra esperienza con la loro voglia di rinnovamento e di creatività.

Come Fit-Cisl Campania, in perfetta sintonia con la Cisl e la Fit-Cisl nazionale, crediamo inoltre che la crescita economica passi anche dalla parità di genere, perché il ruolo delle donne nell'economia e nei trasporti in particolare è di vitale importanza per il futuro del pianeta, per cui vogliamo continuare a rimuovere, soprattutto attraverso la contrattazione, le barriere che impediscono il conseguimento di una vera parità. Ovunque le donne subiscono numerose discriminazioni. La giornata internazionale contro la violenza sulle donne, celebrata il 25 novembre, serve proprio a ricordarcelo. Eppure le donne rappresentano oggi la componente più dinamica della società, quella che sta modificando con estrema rapidità le proprie coordinate sociali, culturali ed economiche, influenzando in misura determinante lo sviluppo del nostro Paese, trasporti inclusi.

Come Fit-Cisl Campania abbiamo ben presente tutto questo e da qui vogliamo partire per dare una svolta positiva alla nostra regione già dal 2021.

*Martina Pellecchia
Staff FIT-CISL Campania*



vani, che in Campania (e in Italia più in generale) sembrano non avere un futuro, poiché non esistono sbocchi sufficienti per un'occupazione adeguata. Ne consegue che troppi giovani si sentono persi, quasi sprovvisti delle capacità per poter emergere soprattutto con il diffondersi di nuovi lavori "flessibili", come quello dei rider, che in realtà dietro alla facciata moderna di una app nascondono il vecchio sistema

Nuovo patto per il Tpl

Subito forti investimenti per la progettazione ma soprattutto per la gestione del settore

Quando l'emergenza sanitaria sarà finalmente superata, tutte le energie saranno concentrate sull'individuazione delle soluzioni per uscire dalla crisi economica che ne è derivata.

Non sarà semplice rimediare ai danni che le accuse lanciate a mezzo stampa hanno causato al trasporto pubblico in merito alla mancanza di sicurezza e quale fonte principale di contagi da Covid-19. La verità è che tante aziende in Emilia-Romagna hanno applicato con correttezza le molteplici e incalzanti normative, linee guida e ordinanze emesse e in vigore. Bisogna rilanciare l'immagine di un trasporto pubblico sicuro e aderente alle esigenze della nuova mobilità.

In Emilia-Romagna lo strumento su cui disegnare una visione nuova del settore è il Patto per il tpl, che dovrà recepire

**Bisogna rilanciare
l'immagine
di un trasporto pubblico
sicuro e aderente
alle esigenze
della nuova mobilità**

la riforma annunciata ancora in presenza del Covid, conseguente al nuovo "Patto per il lavoro e per il clima", in approvazione entro l'anno, e che dovrà contenere una forte spinta verso la digitalizzazione nonché puntare sempre più su nuovi servizi di mobilità sostenibile.

Come Fit-Cisl Emilia-Romagna abbiamo spinto per far inserire nel nuovo patto lo studio del modello di aggregazione delle aziende di trasporto per rendere più forte e competitivo il soggetto che dovrà competere per gli affidamenti dei servizi.

Intanto la Regione rende noto che la fase di chiusura del nuovo bilancio vede un incremento di risorse per il trasporto pubblico sia per ciò che riguarda le risorse correnti (stabilizzazione dei contratti di servizio, servizi aggiuntivi, conferma della gratuità under 14, estensione da settembre 2021 della gratuità per under 19 per tutti gli spostamenti casa-scuola ferro e gomma, con beneficio per gli spostamenti extraurbani in particolare) sia per le risorse finalizzate agli investimenti (60 milioni di euro per l'elettrificazione della rete regionale, soppressione dei passaggi a livello nelle linee regionali).

Insieme con la Regione abbiamo costruito la progettazione per il rilancio del settore nel 2021. Tempo da perdere non ce n'è, occorrono subito forti investimenti non solo per la progettazione ma anche e soprattutto per la gestione.

*Aldo Cosenza
Segretario Generale FIT-CISL
Emilia-Romagna*



2021, formazione centrale anche grazie alla Fit

Bene l'istituzione del Fondo nuove competenze ma occorre fare molto di più

L'incertezza sul futuro causata dal fattore Covid rende ancora più forte l'obbligo di stabilire priorità e politiche molto chiare: in questo senso tra le parole d'ordine dell'anno che verrà non potrà che esserci la formazione, in cui la Cisl tutta da sempre crede fortemente.

La previsione legislativa di un nuovo strumento profondamente innovativo, per un'adeguata gestione delle crisi aziendali ed industriali (Fondo nuove competenze), è indubbiamente un passo nella giusta direzione. Occorre però fare di più, molto di più. La Fit-Cisl Lombardia ha l'intenzione di prendere posizione politica su questo tema in modo deciso, perché sarà, accanto a quello della partecipazione, "l'argomento degli argomenti" per l'anno che verrà. La formazione, preconditione vera di qualsiasi tipo di politica attiva, deve acquisire un ruolo centrale nella contrattazione del 2021 sul territorio lombardo e dovrà essere il minimo comune denominatore, partendo dalle grandi società di trasporto pubblico (Atm, Trenord e via elencando) sino ad arrivare a ogni articolazione produttiva rappresentata dalla Fit lombarda, dal trasporto aereo al segmento merci e logistica, dai servizi ambientali fino alle autostrade e via continuando.

Il 2021 sarà l'anno delle scelte coraggiose. Conviene dunque cominciare a porsi degli interrogativi: se la formazione viene erogata nel modo migliore e, aggiungiamo noi, se la scelta sul piano formativo viene condivisa seriamente con le organizzazioni sindacali, perché non pensare che questa possa essere davvero offerta anche nel periodo coperto dagli ammortizzatori sociali? E ancora: perché non immaginare una serie di benefici fiscali ulteriori per tutte quelle imprese che erogano formazione in maniera continuativa, magari anche consentendo in maniera esplicita che l'incremento delle ore di formazione possa essere un indicatore per la detassazione dei premi di risultato?

Formazione e partecipazione dei lavoratori sono il binomio che assicurerà alla Fit-Cisl Lombardia il ruolo di agente del cambiamento nella nostra regione. Non illudiamoci: l'anno

che verrà nei nostri territori sarà difficile perché sarà attraversato da un malcontento sociale che la sola politica difficilmente riuscirà a gestire. Le ferite inferte dal Covid (basti citare il fatto che Bergamo è diventata, suo malgrado, il simbolo mondiale della tragedia pandemica) e dalla conseguente crisi economica rischiano di generare uno tsunami anche nelle aree contrattuali rappresentate dalla nostra Federazione, di conseguenza solo un sindacato con i piedi ben piantati nelle aziende e nella quotidianità delle lavoratrici e dei lavoratori, ma con lo sguardo saldamente rivolto al futuro, potrà arginare la deriva populista che rischia d'innescarsi.

Formazione e partecipazione dei lavoratori sono il binomio che assicurerà alla Fit-Cisl Lombardia il ruolo di agente del cambiamento

Ci sia permessa una piccola digressione per meglio spiegare le nostre parole: il rapporto Censis per l'anno 2020 ha evidenziato come il 38,5% degli intervistati (con incredibili punte del 44% fra i ragazzi tra i 18 ed i 34 anni) sarebbe disponibile, citiamo testualmente a: «Rinunciare ai propri diritti civili per un maggiore benessere economico, introducendo limiti al diritto di sciopero, alla libertà di opinione, di organizzarsi, di iscriversi a sindacati e associazioni». Al di là delle riflessioni più evidenti sul valore della libertà per il campione degli interessati, queste parole ci spingono a interrogarci sulla percezione che questi hanno del sindacato: come se le organizzazioni dei lavoratori non fossero, per il benessere economico, la soluzione ma il problema. Ovviamente come Fit-Cisl Lombardia siamo pronti a lavorare per dimostrare ancora una volta la centralità del sindacato nella vita democratica, economica e sociale della nostra regione. Sarà una dura battaglia, ma abbiamo fiducia nella nostra determinazione.

*Giovanni Abimelech
Segretario Generale FIT-CISL
Lombardia*

Una regione da rimettere in moto

Dall'Assessore regionale ai Trasporti segni di attenzione per le nostre proposte

La Fit Puglia concorda con la Cisl Puglia sulla necessità di un confronto serio e concreto con la rappresentanza istituzionale regionale. L'Assessore ai Trasporti e alla Mobilità, in un primo incontro con la nostra Federazione, ha manifestato massima apertura al confronto e attenzione nel recepire proposte e osservazioni, per una prossima ripartenza in Puglia di un sistema della mobilità moderno, efficiente e sicuro.

Tra le emergenze immediate c'è sicuramente il futuro delle Ferrovie Sud Est: il passaggio nel gruppo Fs Italiane potrebbe concludersi il 30 marzo 2021. Nonostante la crisi determinata dalla pandemia, siamo riusciti con fatica a tenere in piedi il tavolo di confronto sindacale, raggiungendo risultati soddisfacenti per le lavoratrici e i lavoratori. Il prossimo anno sarà decisivo per definire molti aspetti di questa azienda, che andrebbero consolidati quanto prima, a partire dal piano industriale non ancora presentato. Mesi complicati ci attendono, ma come sempre faremo il possibile per dare ai lavoratori e alle lavoratrici le risposte che si aspettano.

Sarebbe una grande soddisfazione vedere realizzata nel 2021 una proposta portata avanti dalla Fit-Cisl Puglia: rendere i 1.500 km di ferrovia pugliese un'infrastruttura completamente interconnessa, in linea con le direttive Ansf-Ansfisa, dotata di tecnologie di controllo omogenee, consentendo ai treni di viaggiare indifferentemente su tutte le linee ferroviarie, anche se gestite da operatori diversi.

Lo scorso anno è stato siglato, tra la Regione Puglia, Rfi e le ferrovie concesse, un protocollo d'intesa per l'avvio di un percorso finalizzato alla realizzazione del gestore unico dell'infrastruttura ferroviaria. A nostro parere, per professionalità ed esperienza acquisite, sarebbe fortemente auspicabile che fosse Rete ferroviaria italiana a svolgere il ruolo di gestore unico. Questo consentirebbe l'unificazione delle reti sotto il profilo manutentivo, al fine di ottimizzare l'efficientamento delle infrastrutture, e sul piano normativo.

Altra emergenza che vorremmo vedere risolta nel 2021 è il



Il rilancio del sistema portuale pugliese, sia adriatico che ionico, è una delle priorità della Fit-Cisl Puglia

mancato turnover in Anas, dovuto ad anni di ristrettezze economiche e assunzioni zero, con il rischio che a breve le Province possano trasferire, per mancanza di risorse umane, altri chilometri di strade, senza che vi sia un numero di dipendenti adeguato

all'indispensabile manutenzione per mantenere gli standard di sicurezza e di efficienza, che già oggi appare deficitaria. Il mancato ammodernamento delle infrastrutture fa sì che l'utenza sia esposta a maggiori rischi che, nelle situazioni più gravi, pesano, sotto il profilo della responsabilità, sui lavoratori dell'esercizio.

Inoltre, il rilancio del sistema portuale pugliese, sia adriatico che ionico, è una delle priorità della Fit-Cisl Puglia, che continuerà a rapportarsi proficuamente con i rispettivi presidenti, alla luce di nuove prospettive di sviluppo da costruire insieme, specialmente per il porto di Taranto, nel percorso di risoluzione della vicenda ex Ilva.

La Fit Puglia, nel confrontarsi con l'Assessorato regionale ai Trasporti sulle criticità del territorio, porterà avanti le linee guida enunciate nel documento unitario del sindacato confederale dei trasporti "Rimettiamo in movimento il Paese", per la ripresa economica e sociale del nostro territorio e della nostra Italia.

*Franco Spinelli
Segretario Generale FIT-CISL
Puglia*

Trasporti e lavoro, guardare al domani nonostante il Covid

Si riparte dalle grandi opere del “Patto per lo sviluppo della Toscana”

Si riparte in salita nel progettare il futuro dei trasporti in Toscana? Certo lo scenario economico dovuto alla pandemia impone che realismo e concretezza accompagnino la nostra progettualità, ma come Fit-Cisl Toscana non rinunciamo ai nostri obiettivi di sviluppo del settore e siamo pronti a cogliere ogni opportunità in questo senso.

La situazione pre-Covid nella nostra regione segnava un ritardo decennale per quanto riguarda le infrastrutture da realizzare e gli investimenti in nuova tecnologia. La Fit Toscana negli anni ha incalzato la politica e le parti datoriali, suggerendo priorità e strategie, favorendo cabine di regia e siglando accordi sempre incentrati sulla tutela dell'occupazione e dei diritti dei lavoratori e sullo sviluppo. Non si riparte dunque da zero, si riparte dal “Patto per lo sviluppo della Toscana” di luglio 2019, aggiornato a inizio 2020, siglato da ben 19 soggetti sociali tra mondo dell'imprenditoria, dei sindacati, del commercio, delle cooperative. Otto i miliardi di investimenti che saranno impiegati per rilanciare le infrastrutture, l'economia, il lavoro e la buona occupazione. Secondo le stime dell'Irpet, se questo progetto andrà a buon fine, contribuirà a creare 110mila nuovi posti di lavoro in cinque anni, con una media di 20mila occupati in più all'anno.

Di seguito ricordiamo alcune linee di indirizzo condivise nel patto in questione.

Le grandi opere infrastrutturali sulle quali è confluito l'accordo sono: il Corridoio Tirrenico; le terze corsie autostradali lungo la A1 e la A11; la “due mari” tra Grosseto e Fano; la realizzazione della ss398 tra il porto di Piombino e il raccordo con la ss1 Aurelia nei pressi di Venturina; gli assi viari di Lucca; l'adeguamento della ss67 toscano-romagnola e le arterie viarie di grande scorrimento; il sottoattraversamento AV di Firenze e la stazione Foster; il raddoppio della linea ferroviaria Pistoia-Lucca e del tratto fra Empoli-Granaiolo sulla linea per Siena (compresa l'elettrificazione); la realizzazione a Livorno della darsena Europa e dei collegamenti ferroviari diretti tra porto ed interporto; gli investimenti nel porto di Piombino (piattaforma di smantellamento e refitting navale) e in quello di Marina di Carrara (progetto Waterfront); gli interventi di potenziamento per gli aeroporti di Firenze e Pisa e vari altri interventi sulla viabilità.

La Fit Toscana negli anni ha incalzato la politica e le parti datoriali, suggerendo priorità e strategie, favorendo cabine di regia e siglando accordi

Investire sui giovani e sulla buona occupazione, attraverso il coinvolgimento delle imprese sul lavoro di filiera, è una priorità: va promossa una staffetta generazionale attraverso sgravi fiscali e incentivi da finanziare anche attraverso risorse del Fondo sociale europeo;

La pandemia ha reso più urgente anche lo sviluppo dell'economia circolare, attraverso il sostegno alle imprese per la chiusura delle filiere produttive, i cui scarti, opportunamente lavorati, diventino prodotti da rimettere sul mercato, ma occorrono anche più raccolta differenziata e meno rifiuti da destinare alla discarica.

Il futuro passa dai trasporti, che devono essere la spina dorsale dello sviluppo partendo da un nuovo sistema di trasporto più ecosostenibile delle merci che metta al centro gli interporti, in particolare quello di Gorfienti di Prato e quello di Guasticce di Livorno. Va anche rilanciato il sistema del trasporto pubblico locale (ferro e gomma) con ingenti investimenti sia per ammodernare la flotta dei mezzi sia per potenziare le officine di riparazione; dopodiché va elaborato un progetto reale di intermodalità avendo il coraggio di scegliere il mezzo più funzionale ed efficiente per quel servizio, creando una rete di parcheggi scambiatori attrezzati, in modo da mettere gli utenti al centro della mobilità, anche attraverso le nuove tecnologie, le app, e altri dispositivi con cui scegliere il percorso e il mezzo pubblico più idoneo rispetto ai propri bisogni.

Insomma puntare su innovazione tecnologica, legalità e trasparenza, certezza dei tempi di esecuzione delle opere, riduzione ed efficientamento della burocrazia, sostenibilità economica, ecologica e sociale nelle scelte, capacità di decidere su progetti a lungo termine. Tutto ciò forse in alcuni casi non porterà un consenso nell'immediato, ma sono interventi assolutamente indispensabili per il bene della collettività.

*Franco Fratini
Segretario Regionale FIT-CISL
Toscana*

DOVUNQUE SEI SIAMO DALLA TUA PARTE



CISL

Più sedi nelle periferie. Più servizi. Più tutele.

Tesseramento 2020

www.cisl.it

Segreteria Nazionale FIT-CISL

Segretario Generale:
Salvatore Pellecchia

Segretari Nazionali:
Maurizio Diamante, Monica Mascia



FIT-CISL

FEDERAZIONE ITALIANA TRASPORTI

Via Antonio Musa, 4 - 00161 Roma
T 06 44 286 307 - F 06 44 286 361
fit@cisl.it - www.fitcisl.org



fb.com/fitcisl



@FitCisl

Sedi Segreterie Regionali FIT-CISL

Abruzzo

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

Alto Adige

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

Basilicata

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

Calabria

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

Campania

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

Emilia Romagna

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

Friuli Venezia Giulia

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

Lazio

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

Liguria

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

Lombardia

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

Marche

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

Molise

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

Piemonte

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

Puglia

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

Sardegna

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

Sicilia

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

Toscana

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

Trentino

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

Umbria

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

Val D'aosta

Loc. Croix-Noire, 73 - 11020 Saint Christophe (AO)
Tel. 0165 238287 - Fax 0165 363355
fit_reg_valdaosta@cisl.it

Veneto

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



FIT-CISL

FEDERAZIONE ITALIANA TRASPORTI

DOVUNQUE SEI SIAMO DALLA TUA PARTE



Più sedi nelle periferie. Più servizi. Più tutele



fitcisl.org





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

LA NOSTRA MISSIONE SEI TU

Anche in questo momento
così difficile per il nostro Paese

**L'INAT
HA VOLUTO STARTI VICINO**

prevedendo

SENZA AUMENTO DI PREMIO

la garanzia della

QUARANTENA A CASA

a seguito di infezione da COVID-19

nella Copertura **RICOVERI DIPENDENTE**



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



www.inat.it

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

Seguici anche sui social



INAT - Istituto Nazionale
Assistenza Trasporti



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