

La VOCE dei trasporti

LXXI anno dalla fondazione

N. 2 | Febbraio 2021

Il fattore Draghi



FIT-CISL

FEDERAZIONE ITALIANA TRASPORTI

ALL'INTERNO
L'INSERTO STACCABILE

CONCORSO "NICO PIRAS"

SONOSTATOIO

INSIEME CONTRO IL MALTRATTAMENTO DEI MEZZI PUBBLICI



Il frutto del mio benessere, un'assicurazione UniSalute

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

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

UniSalute, un nuovo modo di guardare all'assicurazione

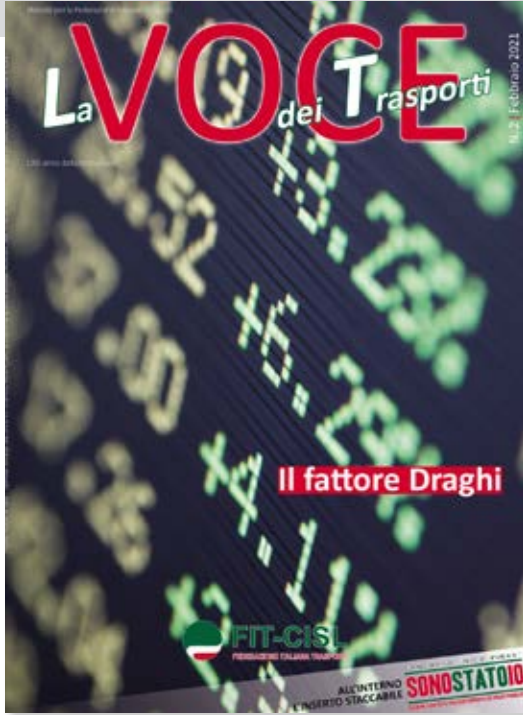
UniSalute
SPECIALISTI NELL'ASSICURAZIONE SALUTE

www.unisalute.it
numero verde 800 114444

Unipol
GRUPPO

Sommario

numero 2 - Febbraio 2021



FIT-CISL
FEDERAZIONE ITALIANA TRASPORTI

Mensile per la Federazione Italiana Trasporti Cisl
Fondato nel settembre del 1950
LXXI 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 23/02/2021

Finito di stampare nel mese di Gennaio

Tiratura: 28.000 copie

Editoriale

2 Il fattore Draghi

In Evidenza

6 Furlan: «Chance storica per costruire un'Agenda-Futuro»

8 Cargo, un asset irrinunciabile per Ita

10 Lavoro in movimento: un buon approdo per i rider

12 Rafforzare la coesione sociale: non è mai troppo tardi

Mobilità

14 Sicurezza sul lavoro, la campagna straordinaria in Fs Italiane

16 Riformare il tpl, il treno europeo passa una volta sola

18 Commerciale e Manutenzione Rotabili, uno stallo allarmante

19 Rfi, conflittualità inevitabile se non riparte il confronto

20 Trasporto pubblico locale, una priorità europea

21 Tpl, i vizi di un nanismo nato anche dal Titolo V

Logistica integrata - Ambiente

22 Attività di trasporto funebre, più tutele per il personale

Trasporto aereo marittimo e Portualità

24 Continuità territoriale, il nuovo bando va portato in porto

Viabilità

26 Anas, senza assunzioni non si va avanti

Politiche sociali, partecipazione e sicurezza

30 Migliori competenze, maggiore sicurezza

Generi e generazioni

30 L'Italia alla guida del Women 20: le proposte del sindacato

Regioni

31 **Campania**
Sicurezza sul lavoro: un fattore essenziale, non un costo

32 **Emilia Romagna**
L'Emilia-Romagna firma il Patto per il Lavoro e per il Clima

33 **Friuli Venezia Giulia**
Sindacato di prossimità: come raggiungere le nuove periferie

Opinioni e Colloqui

34 L'economia italiana attende la ripresa. Con 2 incognite

35 Mezzo pianeta senza tutele, l'allarme della Caritas

Il fattore Draghi

*Grazie al Quirinale, dalla crisi è nata un'opportunità.
Ma la chance della ripartenza non va sprecata.*



Salvatore Pellicchia
Segretario Generale FIT-CISL

Dopo 17 giorni dall'apertura della crisi di Governo, il Presidente incaricato Mario Draghi, sulla scorta di un ampio giro di consultazioni, ha sciolto positivamente la riserva e ha proposto i Ministri del suo esecutivo. Un'operazione politica ad alto fattore di complessità che sin dall'inizio, con l'attribuzione del mandato a Draghi, si è svolta nel segno del Quirinale. Il ruolo del Presidente della Repubblica è stato in questo momento storico particolarmente importante: la crisi di Governo rischiava di costringere il Paese in una fase di pericolosa turbolenza. La pandemia che continua ad avanzare mentre la campagna vaccinale arranca, il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (Pnrr) da completare e sottoporre velocemente al vaglio di Bruxelles per non sprecare la chance di ripartenza offerta dagli aiuti europei, l'approssimarsi della fine del blocco dei licenziamenti e la necessità di riprogrammare ammortizzatori sociali adeguati alla gravità della crisi causata dal Covid. Una miscela esplosiva su cui la crisi politica avrebbe potuto agire come un deflagratore. Da una situazione di difficoltà, il Capo dello Stato ha saputo ricavare l'opportunità di un cambio di scenario promettente. Siamo grati al Presidente Mattarella per

la saggezza e per la lungimiranza con cui ha gestito questo passaggio, salutato positivamente anche dalle Borse (basti pensare che il differenziale tra i titoli di Stato italiani e tedeschi è tornato in prossimità dei 90 punti: non accadeva dal 2015). Molto bene, quindi. Ma non è stato che il primo passo di un lungo percorso.

Formare un Governo nelle condizioni date non era un'impresa agevole. Si trattava di ricomporre fratture profonde, tra le coalizioni e i partiti ma anche al loro interno, in nome di un bene superiore. La composizione del Governo Draghi lascia trasparire la delicatezza della trama che è stata necessario tessere per ottenere il via libera delle forze politiche. Tecnici di fiducia in diversi dicasteri chiave, alcune conferme rispetto al precedente esecutivo e nuovi ingressi a tutto campo in nome del sostegno trasversale che Draghi ha saputo convogliare verso di sé. Non tutto è filato liscio: ci sarebbe stato da sorprendersi del contrario. Una delle spine emerse all'indomani del giuramento dei Ministri è la questione femminile nella composizione della squadra di Governo. Su 23 Ministri, solo 8 sono le donne. La spia di un ritardo con cui il nostro Paese, anche in politica, si muove verso la parità di genere. Come il Presidente del Consiglio ha ricordato nel discorso con cui, il 17 febbraio, ha chiesto la fiducia al Senato. Non si tratta – ha opportunamente puntualizzato in quella circostanza – di provvedere a un «farisaico rispetto delle quote rosa», bensì di garantire parità di condizioni competitive tra generi.

Avviso ai naviganti

Draghi ha indicato con chiarezza la direzione di rotta dell'Esecutivo. Il programma di Governo che fa leva sulle indubitabili competenze e capacità di visione del Presidente del Consiglio. Importante il riferimento di Draghi alla ripartenza italiana dopo la Seconda Guerra Mondiale: «Oggi, come accadde ai governi dell'immediato dopoguerra, abbiamo la possibilità, o meglio la responsabilità, di avviare una nuova ricostruzione», ha sottolineato il Premier, ricordando come,



«grazie alla convinzione che il futuro delle generazioni successive sarebbe stato migliore per tutti, nella fiducia reciproca, nella fratellanza nazionale, nel perseguimento di un riscatto civico e morale, a quella ricostruzione collaborarono forze politiche ideologicamente lontane, se non contrapposte». Un richiamo storico che vale come un avviso ai naviganti: con una maggioranza parlamentare tanto vasta quanto eterogenea, le insidie politiche nei prossimi mesi non mancheranno. La querelle sullo scarso numero di donne nel Governo, seguita da quella sul tardivo stop alla riapertura degli impianti da sci, sono avvisaglie di ciò a cui rischiamo di assistere nei prossimi mesi.

Al di là delle incognite sul percorso del nuovo Governo, appare evidente a tutti che uscire dalla pandemia e tornare alla normalità della vita economica e sociale, per come la conoscevamo prima dell'arrivo del Covid, non sarà – per citare una metafora più volte utilizzata da Draghi – «come riaccendere la luce» dopo un blackout. Nel bene

e nel male, nulla sarà da subito identico a com'era. Per limitarsi al quadro macroeconomico, basti considerare le stime sulla crescita del Pil italiano: non tornerà ai livelli pre-crisi prima del 2023, ha avvisato la Commissione europea. Quest'anno la crescita si fermerà al 3,4%: (una previsione in calo dello 0,7% rispetto ai numeri diffusi in autunno).

Certo, queste proiezioni non tengono conto dell'impatto del Recovery Fund. E qui entra in gioco la sfida – non l'unica, ma di certo una delle principali – cui è chiamato il governo Draghi: mettere a pieno frutto i circa 210 miliardi che l'Unione europea ci ha assegnato e che dovranno essere dispiegati lungo un periodo di sei anni. Un obiettivo possibile solo se alle autorità europee sarà sottoposto un Piano Nazionale per la Ripresa e la Resilienza, articolato e coerente, in grado di superare il vaglio di Bruxelles e conseguentemente di passare dalla carta alla realtà, così da trasformare profondamente, nel medio-lungo periodo, il volto del nostro Paese. Per for-

tuna non si parte da zero, ha segnalato Draghi, dando atto al Governo precedente di avere «già svolto una grande mole di lavoro sul programma di ripresa e resilienza». Di certo, però, «dobbiamo approfondire e completare quel lavoro che, includendo le necessarie interlocuzioni con la Commissione europea, avrebbe una scadenza molto ravvicinata, la fine di aprile».

Investire nel futuro

La partita del Pnrr si giocherà, tra Roma e Bruxelles, in un clima che vede ancora prevalere la paura sulla speranza. Paura del contagio, non solo in senso clinico: la pandemia ha portato morte ma anche – come ricordavamo prima - crisi, disoccupazione, incertezza rispetto al futuro. Sentimenti che si traducono in arroccamenti e comportamenti cauti anche dal punto di vista economico, come attesta la scarsa propensione degli italiani a spendere e investire. Oltre a imporre ai meno abbienti una contrazione dei consumi, la crisi ha anche indotto chi potrebbe spendere a tenere



chiuso il portafoglio. Il risultato è che la liquidità accumulata sui conti correnti italiani è pari a 1.737 miliardi (secondo i calcoli dell'Associazione delle Banche Italiane), una cifra persino superiore al nostro Pil. Questo fenomeno non si verifica solo in Italia; da noi, però, assume dimensioni particolarmente rilevanti. Per citare l'articolo di apertura del "Corriere Economia", pubblicato su due pagine il 15 gennaio e firmato da Ferruccio De Bortoli, è il caso di dire: «Liberiamo il risparmio». Trovando, innanzitutto, efficaci strumenti finanziari per incanalare un patrimonio così ingente verso gli investimenti nelle imprese nazionali.

Parallelamente occorre innescare un processo virtuoso di transizione energetica – altro pilastro del programma di Governo, reso ancor più evidente dall'istituzione di un ministero ad hoc per l'Ambiente e la Transizione Ecologica. La crescita dell'economia e della società deve collocarsi entro un modello di sviluppo sostenibile che non può prescindere dalla tutela e della valorizzazione del nostro ecosistema, sia fisico sia culturale. Sullo sfondo c'è poi la questione – centrale non solo per chi,

come noi, svolge un ruolo sindacale – del lavoro, aggravata dall'emergenza Covid ma strettamente collegata, in Italia, a problemi endemici che continuano a minare il progresso economico e civile del nostro Paese. Finché il virus non sarà stato sconfitto, l'emergenza sociale determinata dalla pandemia potrà essere fronteggiata solo confermando misure straordinarie quali il blocco dei licenziamenti e la "cassa Covid". Ma al contempo è necessario progettare nuove politiche attive del lavoro, data la palese inadeguatezza di quelle esistenti, e operare per colmare il divario che, in particolare al Sud e nelle aree periferiche del Paese, emargina le donne e rallenta l'affermazione professionale dei giovani, precarizzando le loro prospettive di vita.

Il ruolo del sindacato

Sul Pnrr e sulle scelte per tutelare il lavoro promuovendo le pari opportunità, il sindacato è pronto a dare il proprio contributo. Anche nel settore dei trasporti le principali organizzazioni sindacali sono a pieno titolo in campo per confrontarsi con il nuovo Esecutivo e

orientarne le scelte nella direzione più utile per la collettività, oltre che per le lavoratrici e i lavoratori. Augurando buon lavoro al neo Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Enrico Giovannini, in una lettera firmata dai Segretari generali di Filt-Cgil e Uiltrasporti, oltre che della Fit-Cisl, abbiamo fatto presente che «confidiamo in un sollecito avvio del confronto» sul Pnrr e sulle problematiche del nostro settore, da troppo tempo prigioniero di una crisi dovuta alla inadeguatezza di infrastrutture e di regole di sistema. Risale al giugno 2019 – abbiamo segnalato al neo Ministro – il nostro documento unitario "Rimettiamo in movimento il Paese", in cui abbiamo analizzato le principali criticità del comparto, proponendo soluzioni puntuali. Da quella ricognizione, ma anche dal confronto innescatosi – in seguito al nostro documento - con gli Esecutivi che hanno preceduto il governo Draghi, occorre ripartire. Incrociando le risposte che già allora offrivamo con le questioni emerse successivamente e con le nuove sfide poste dal Pnrr.

Su alcune questioni in particolare, l'interlocuzione con il nuovo Governo



dovrà produrre risultati immediati. È il caso del trasporto aereo, un comparto in emergenza all'interno del quale spicca il dossier Alitalia/Ita. Garantire al Paese il mantenimento di una compagnia di bandiera è fondamentale, non ci stanchiamo di ribadirlo. Ma ci sono molte difficoltà da superare nella partita doppia per il futuro di Alitalia, in amministrazione straordinaria, e per il decollo della nuova Ita. Anche questa volta la soluzione passa per l'asse Roma-Bruxelles. Con le autorità europee, in particolare con la Direzione Generale Concorrenza della Commissione Ue, è in corso un confronto cui partecipano anche i sindacati nazionali ed europei. Su un punto in particolare abbiamo insistito: il criterio di discontinuità tra Alitalia e la Newco Ita deve essere applicato in modo lungimirante. Inoltre, le procedure in sede di Commissione devono essere velocizzate, così da evitare un inutile nuovo bando di gara per l'acquisizione dei beni aziendali di Alitalia. Ancora una volta abbiamo scandito il nostro no alle richieste di cessione "a pezzi" degli asset strategici: sminuzzare il patrimonio di valore rappresentato da Alitalia equivale a danneggiare Ita, i la-

voratori e il Paese. Alla nuova Ita deve essere garantito un trattamento analogo a quello che è stato riservato agli altri vettori europei. La nuova compagnia non può pagare per gli errori fatti in passato. Per questa ragione il Governo deve esplorare tutte le possibilità per far uscire Alitalia da questa pericolosa fase di stallo recuperando anche qualche proposta che giace in qualche cassetto del ministero da un paio di anni e che prevede l'azienda integrata e, conseguentemente, la salvaguardia dei livelli occupazionali.

Dal tpl ai ccnl

Quello del trasporto aereo non è l'unico dossier urgente. Cruciale per la ripartenza del Paese, come l'emergenza Covid ha mostrato con drammatica evidenza, è la riforma del trasporto pubblico locale. Fortunatamente neanche qui si parte da zero: il 18 gennaio, pochi giorni prima della crisi del Governo Conte, si è insediata al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti la commissione di studio incaricata di avanzare proposte per la riforma del tpl. Undici giorni prima, il 4 gennaio, l'allora Mi-

nistra Paola De Micheli aveva firmato il decreto che istituiva la commissione, presieduta dal Professor Bernardo Giorgio Mattarella. Non meno rilevante, a maggior ragione per un sindacato che vede nella contrattazione collettiva la via maestra per risolvere i nodi relativi al mondo del lavoro, la questione dei ccnl in attesa di rinnovo. Questione che, con la sottoscrizione con Agens dell'accordo "ponte" propedeutico alla ripresa del negoziato per il rinnovo del Ccnl Mobilità-Attività Ferroviarie e con la sottoscrizione, con le associazioni datoriali ASSITERMINAL, ASSOLOGISTICA, FISEUNIPOINT, ASSOPORTI, dell'accordo di rinnovo del CCNL Lavoratori dei Porti (di cui parleremo approfonditamente nel prossimo numero) si depotenzia ma non si risolve.

Manca all'appello il rinnovo del Ccnl Logistica, Trasporto merci e Spedizione che, dopo le ultime irricevibili richieste delle associazioni datoriali, si allontana. Non c'è più tempo da perdere. Vale per i contratti così come per le altre questioni aperte. La Fit-Cisl farà fino in fondo la sua parte per giungere, in ciascun caso, a un esito positivo.

Furlan: «Chance storica per costruire un'Agenda-Futuro»



Giulia Dellepiane
g.dellepiane@cisl.it

La Segretaria generale uscente della Cisl: «Giuste le priorità di Draghi ma coinvolga il sindacato. Infrastrutture fondamentali»

Occasione storica, ricostruzione, unità. Sono queste le parole chiave che devono guidare il Paese nell'affrontare i mesi che ci attendono secondo la nostra Segretaria generale Annamaria Furlan. La combinazione di tre fattori, ovvero un'Unione europea più vicina ai cittadini e meno ai principi astratti dell'austerità insieme con il Next Generation Eu, che rappresenta il primo debito pubblico comune della storia europea, e un Governo italiano credibile in Italia e nel mondo come quello Draghi, non è una fortunata congiunzione astrale, ma una triangolazione voluta per cui in tanti si sono spesi molto, sindacato incluso. Ci sono quindi le condizioni giuste per seminare e raccogliere molti frutti sia nell'immediato futuro che per le prossime generazioni. Ma occorre procedere con grande attenzione e usando ampiamente lo strumento prezioso della concertazione.

Ricostruire il nostro Paese è oggi una sfida senza precedenti che richiede il massimo di unità, responsabilità e il coinvolgimento di tutti i soggetti, come ha sottolineato Mattarella

sentire di sciogliere quei nodi cronici? A quali condizioni?

«Non possiamo sprecare questa occasione storica. Dopo tanti anni di rigore economico, il Next Generation Eu rappresenta lo sforzo più rilevante dell'Unione europea per fronteggiare la crisi economica e sociale provocata dalla pandemia. È un messaggio di speranza e fiducia nel futuro. Ma questo risveglio dell'Europa reclama nei singoli Paesi, a cominciare dall'Italia, l'avvio di una stagione nuova fatta di innovazioni vere, di riforme profonde, in grado di sciogliere le incrostazioni storiche del nostro sistema di crescita e di edificare un modello di sviluppo che coniughi solidarietà e competitività, partecipazione e produttività. La sfida è propria questa: tornare a pianificare il nostro domani con coerenza e serietà».

Oltre a "coesione", un'altra parola chiave che affiora in molte acute riflessioni sulla situazione italiana è "concertazione". Vede, nelle attuali condizioni, le premesse per un patto sociale a largo raggio, simile a quello che contrassegnò i governi di Ciampi o di Prodi?

«Ricostruire il nostro Paese è oggi una sfida senza precedenti che richiede il massimo di unità, responsabilità e il coinvolgimento di tutti i soggetti, come ha sottolineato, giustamente, il Presidente della Repubblica Sergio Mattarella. Partiamo da una griglia europea che ci indica tre direttrici fondamentali su cui definire le priorità e gli obiettivi: sostenibilità ambientale, innovazione tecnologica, coesione sociale. A partire da queste tre dimensioni

dobbiamo costruire un nuovo e moderno "Patto Sociale", un'Agenda-Futuro sulla quale dovranno determinarsi le dinamiche della crescita e dello sviluppo, del lavoro e dell'inclusione sociale nei prossimi 20 anni. Non ci sarà data una se-



Segretaria Furlan, in Italia gli effetti negativi della pandemia hanno aggravato questioni sociali che si trascinano da decenni. Crede che il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza reso possibile dall'Europa possa davvero con-



conda opportunità. Per questo abbiamo detto al neo Presidente del Consiglio Mario Draghi che occorrono scelte condivise come è avvenuto con successo in altre stagioni difficili della vita del Paese. Occorre una “governance” partecipata dalle parti sociali per dare rapidità, continuità e consenso ad un processo decisionale che non deve escludere nessuno. Questo è il modo per rispondere concretamente all’appello del Capo dello Stato ai “costruttori”».

Quale ruolo potrà essere svolto dal settore dei trasporti, e più in generale delle infrastrutture, nella sfida volta a trainare il Paese fuori dalla crisi e verso un futuro più florido e coeso?

«Le infrastrutture avranno un ruolo decisivo, fondamentale non solo per la crescita economica e sociale, ma anche per le opportunità di occupazione dei giovani. In questo quadro il settore dei trasporti è strategico non solo per un miglioramento complessivo della qualità della vita dei cittadini, ma anche per la competitività del sistema-Paese. Bisogna sbloccare le reti strategiche di

trasporto incomplete, investire in infrastrutture soprattutto al Sud per spezzare l’isolamento di alcune aree e fasce di popolazione. Autostrade, porti, aeroporti, ferrovie, trasporto urbano: bisogna puntare a una modernizzazione complessiva e una integrazione del sistema dei trasporti in un’ottica continentale. Questo deve essere uno dei punti centrali nell’utilizzo delle risorse del Recovery Plan.

L’obiettivo deve essere quello di sostenere ed accelerare il processo di trasformazione strutturale del Paese, per sostenere e rilanciare gli asset strategici della nostra manifattura, del settore dell’auto, della chimica, del tessile, dall’agroalimentare all’elettronica e l’informatica, fino all’artigianato e al turismo. Le infrastrutture e i trasporti saranno insomma decisivi».

La crisi di governo si è innestata in uno scenario di crisi economica e di diffusa inquietudine. Mario Draghi, l’uomo incaricato di risolvere la crisi politica, ha fatto subito appello alla coesione sociale e ha mostrato attenzione al dialogo con le parti

sindacali e datoriali. Quali indicazioni e conferme ha ricavato dal suo discorso programmatico?

«Nelle sue dichiarazioni programmatiche il Presidente del Consiglio Mario Draghi ha elencato i problemi che bisogna affrontare con la necessaria urgenza, primo fra tutti quello di una diffusione rapida e capillare del vaccino, affrontando nel contempo gli effetti tragici della pandemia sull’occupazione e sul tessuto economico e produttivo del Paese. Un programma ampio e con priorità condivisibili, incentrato sulla responsabilità nazionale, la conferma del nostro europeismo, l’utilizzo efficace e tempestivo delle risorse del Next Generation Eu. È importante che Draghi abbia ricordato tra le priorità l’emergenza del lavoro delle donne, dei giovani e degli autonomi, il grave aumento della povertà e delle disuguaglianze sociali, la necessità di nuove protezioni sociali e di efficaci politiche attive del lavoro. Ora ci aspettiamo il coinvolgimento concreto del sindacato e delle parti sociali, perché solo attraverso il confronto e la partecipazione il Paese potrà cogliere queste sfide».

Cargo, un asset irrinunciabile per Ita



Monica Mascia
Segretario Nazionale FIT-CISL

Per essere competitiva, la nuova compagnia dovrà puntare anche sul trasporto aereo delle merci



Nello scorso numero abbiamo raccontato perché, fin da quando ci è stato molto sinteticamente illustrato a ridosso di Natale dai vertici della compagnia, lo schema di piano industriale è parso – a noi così come alle altre sigle sindacali più rappresentative – un progetto che “non vola alto”. Come Fit-Cisl siamo abituati ad accompagnare i rilievi critici con proposte migliorative: la sterile protesta non fa per noi. A maggior ragione se in gioco ci sono i destini della nostra compagnia di bandiera, vale a dire di un’azienda strategica per il settore del trasporto aereo e, più in generale, per lo sviluppo economico e industriale del nostro Paese. In queste settimane si decidono i destini di Italia Trasporto Aereo Spa: il piano industriale della new company deve innanzitutto superare il vaglio del Parlamento italiano e delle autorità europee. È questo il momento di individuare i problemi ancora aperti e di offrire, per ciascuno di

In un anno funesto per il trasporto aereo, il cargo ha tenuto il mercato ed è riuscito persino ad aumentare i propri volumi di affari

essi, soluzioni all’altezza della sfida.

Tra le questioni che lo schema di piano industriale evita proprio di affrontare c’è lo sviluppo del settore cargo. Una lacuna molto grave, a nostro giudizio: si tratta infatti di una componente essenziale che non può essere trascurata da un vettore chiamato a ricoprire le funzioni di compagnia di bandiera, a competere in un mercato affollato e selettivo tanto sul versante dei grandi player internazionali quanto su quello delle low cost. È fondamentale considerare il quadro di riferimento: dopo il devastante impatto con la pandemia, il settore del trasporto aereo, secondo gli studi realizzati dalla Iata e da EuroControl, tornerà ai livelli pre-Covid tra il 2024 ed il 2025.

Tuttavia, già nei prossimi 2/3 anni, anche in base allo sviluppo e alla distribuzione su vasta scala dei vaccini anti-Covid, si assisterà a una graduale ripresa, a condizione che se ne sappiano cogliere le opportunità. Questo è ancor più vero

per un segmento come quello del settore cargo, che in un anno funesto per il trasporto aereo ha tenuto il mercato ed è riuscito persino ad aumentare i propri volumi di affari.

Anche sull'abbrivio della crescita dell'e-commerce durante i mesi di lockdown, la domanda di trasporto aereo a fini logistici è palesemente lievitata:

lontani – sia detto per inciso, a prescindere dalle valutazioni sul valore strategico del segmento cargo – da quelli fin qui prefigurati dal management di Ita, che ha manifestato il proposito di partire da 52 velivoli per salire, negli anni 2022 e 2023, a 110 aerei.

Flotta congrua con una quota rilevante di aeromobili riservata al trasporto

e le principali controparti datoriali, tra cui Anama (Associazione nazionale Agenti merci aeree, sezione aerea di Fedespedit e aderente a Confetra). Comune è la convinzione riguardo all'enorme potenziale del segmento cargo, esemplificato da alcuni dati significativi: se da un lato il trasporto aereo delle merci in Italia rappresenta il 26% del valore economico delle esportazioni dal nostro Paese verso destinazioni extraeuropee, dall'altro lato oltre 300mila tonnellate di merci aeree con destinazione o origine Italia - ovvero il 30% delle merci aeree esportate e importate dalle nostre aziende - utilizzano tratte aeree in arrivo o in partenza da e per aeroporti europei nostri competitor, fanno notare gli analisti di Anama. La conseguenza è che Milano Malpensa, il principale hub cargo italiano, è solo al 9° posto in Europa.

Il prezzo della rinuncia a presidiare questo segmento strategico sarebbe pagato non solo da chi opera nel nostro settore aereo ma dall'intera macchina economica e produttiva del nostro Paese. Se davvero vogliamo rilanciare l'occupazione e il Made in Italy, se intendiamo valorizzare fino in fondo l'ingente – e meritorio – investimento di risorse pubbliche per 3 miliardi di euro, stanziati allo scopo di garantire la permanenza di una compagnia di bandiera nel nostro Paese, dobbiamo essere lungimiranti e coerenti sin dalla predisposizione del piano industriale di Ita. Dotare la newco dei mezzi finanziari e normativi per decollare, mettere le ali alla compagnia, era la cosa giusta da fare: ora, però, occorre assicurare che il vettore nazionale erede di Alitalia abbia dimensioni funzionali alla sfida e un piano di volo parimenti ambizioso. Le insidie e gli ostacoli da superare sono ancora moltissimi. Il nostro sindacato attiverà ogni mezzo utile a far sì che l'operazione riesca. Nella ferma convinzione che occorre far leva anche su un asset prezioso qual è il segmento cargo.



sarebbe del tutto incomprensibile una rinuncia, da parte di Ita, a cavalcare quest'onda. L'impegno di Ita nel segmento cargo deve concretizzarsi nella realizzazione di una vera filiera dedicata al trasporto di merci, che preveda l'utilizzo di aeromobili completamente dedicati allo scopo. Non è sufficiente che la newco provveda a un incremento temporaneo del cosiddetto "belly cargo", vale a dire del trasporto di merci nello spazio della stiva non occupato dai bagagli dei passeggeri. Un'occhiata ai più qualificati studi di settore ci conforta nella convinzione che una flotta adeguata, per una compagnia in grado di competere a livello internazionale, ammonta ad almeno 150/160 aeromobili, incluso il settore cargo. Numeri ben

merci, dicevamo. Non solo. Occorre anche, e non solamente a livello di mera ipotesi, quale si ricava dallo schema di piano industriale, fare di Malpensa l'hub cargo di riferimento per la logistica italiana e del Sud Europa e investire su flotte moderne e green. Altrimenti si rischia di consegnare questo redditizio segmento allo strapotere dei vettori europei nonché di un vettore del Golfo Persico come Emirates, cui è stato generosamente concesso il regime di "quinta libertà" – un diritto di traffico commerciale tra Paesi stranieri – da Malpensa verso il Nord America.

Sono valutazioni su cui si registra una forte convergenza tra le più rappresentative organizzazioni sindacali di settore

Lavoro in movimento: un buon approdo per i rider



Maurizio Diamante
Segretario Nazionale FIT-CISL

Se fino a qualche tempo fa una citofonata preannunciava solitamente la visita di amici o parenti, i mesi di lockdown da pandemia e poi di restrizioni della circolazione hanno reso naturale associare quel suono all'arrivo di un corriere o – fenomeno ancor più recente – di un rider che ci porta il pasto ordinato online. Di necessità virtù: con ristoranti e tavole calde impossibilitati a ricevere clienti, la consegna di cibo a domicilio tramite i rider, o ciclofattorini, è un'abitudine sempre più diffusa. Anche da parte di persone prima molto più inclini a cucinare che a ordinare attraverso un'app. Il mondo cambia costantemente sotto i nostri occhi, tanto più se un fattore inaspettato come il Covid-19 entra in scena e accelera i cambiamenti del nostro stile di vita. Uno scenario nuovo, anche dal punto di vista dei modi di produrre beni e di consumarli, comporta conseguenze importanti per le lavoratrici e per i lavoratori, nonché per chi è chiamato a rappresentarli.

È la sfida che un sindacato dinamico e calato nella società deve sempre tenere ben presente, se ambisce a intercettare le richieste provenienti dal mondo del lavoro e a proporre risposte valide sotto il profilo dei diritti e delle garanzie. Il caso dei rider è emblematico: quello che in era pre-pandemia veniva ancora considerato un lavoretto saltuario richiede oggi misure normative e coperture sindacali adeguate a un ruolo ormai molto richiesto sul mercato. Anche la giurisprudenza sul tema è in evoluzione: mentre la Corte di Cassazione aveva optato per l'inquadramento dei rider nella figura delle collaborazioni etero-organizzate, il Tribunale di Palermo – sentenza n. 3570 del 24 novembre 2020 – ha riconosciuto la natura subordinata del rapporto di lavoro di un rider di Glovo (tra le principali piattaforme del cibo a domicilio).

Come Fit-Cisl, assieme alle altre due maggiori sigle sindacali, possiamo rivendicare il merito di essere stati lungimiranti: già in fase di rinnovo del contratto collettivo nazionale di lavoro del settore Logistica, Trasporto merci e Spedizione, firmato il 3 dicembre 2017, avevamo richiesto e ottenuto l'introduzione della figura dei rider. In quel contesto si era scelto di rimandare la definizione delle tutele e dei doveri dei rider a una successiva trattativa, completata meno di un anno dopo, il 18 luglio 2018,

*Novità positive dai tribunali e dal mercato.
Ma un ccnl, grazie a noi, c'è già*

Possiamo rivendicare il merito di essere stati lungimiranti: già in fase di rinnovo del ccnl Logistica, firmato il 3 dicembre 2017, avevamo richiesto e ottenuto l'introduzione della figura dei rider

con la firma di uno specifico articolato. Senza addentrarci in tecnicismi, possiamo ricordare i punti più qualificanti previsti, per i rider, dal ccnl Logistica: garanzia di tutte le coperture assicurative e previdenziali, compresa l'assistenza sanitaria integrativa, che significa infortunio e malattia retribuita e visite mediche gratuite; un orario di lavoro ordinario di 39 ore settimanali con un minimo di 2 ore giornaliere; organizzazione del lavoro non sottoposta al criterio del ranking reputazionale generato anche da algoritmo; dotazione dei dispositivi di protezione individuale per prestare l'attività, tra i quali caschetto, indumenti ad alta visibilità, guanti e luci di segnalazione; obbligatorietà dell'azienda nella copertura assicurativa anche di cicli o veicoli non a motore contro terzi; possibilità, nella contrattazione di secondo livello, di introdurre i buoni pasto e la definizione del premio di risultato.

Un approccio ben diverso da quello che ha portato, il 16 settembre 2000, alla firma di un accordo tra Ugl e – sul versante datoriale – Assodelivery:





FIT-CISL

FEDERAZIONE ITALIANA TRASPORTI

SEI UN RIDER?

RIVOLGITI ALLA FIT-CISL!



- › Per sapere se ricevi un compenso adeguato
- › Se hai un problema sul lavoro
- › Se subisci un infortunio sul lavoro
- › Se hai bisogno d'aiuto per fare il modello ISEE

**Troverai le risposte giuste a tutte le tue domande
Per te anche assistenza fiscale e legale**

SAREMO SEMPRE AL TUO FIANCO!



FIT ISCRIVITI
fitcisl.org



Contattaci!



Guarda il video!

quel testo regola il lavoro dei rider come attività di consegna di beni per conto altrui, senza specificare i mezzi con cui la si effettua, inquadrando i ciclofattorini – indipendentemente dal veicolo utilizzato, che sia una bici, un monopattino o un furgone – come un lavoratore autonomo che viene ingaggiato attraverso piattaforme. Un contratto senza le garanzie di un rapporto subordinato: un lavoro a cottimo, sostanzialmente, che tra i molti punti deboli introduce il rischio di abusi legati al ranking reputazionale, visto che affida a un misterioso algoritmo la valutazione sull'affidabilità degli operatori. È il caso di ricordare, in proposito, che il 31 dicembre 2020 il Tribunale del lavoro di Bologna ha emesso una sentenza contro l'app e il sistema del ranking reputazionale di Deliveroo, altra piattaforma per la consegna di cibo a domicilio, giudicando inaccettabile quel modo di classificare, mappare e programmare le sessioni di turni dei rider della società. Un sistema che lede i diritti dei lavoratori in tema di assenze giustificate per malattia e di sciopero sindacale.

Un passo in avanti verso la strada da noi indicata sin dal 2017 è stato fatto nei giorni scorsi dalla piattaforma di food delivery Just Eat, che avvierà da marzo 2021 3mila assunzioni di rider con contratto



di lavoro subordinato, sia a tempo pieno che part-time. I contratti, che partiranno dalla Lombardia, sono basati sul modello Scoober, già adottato in alcuni Paesi europei, che classifica i corrieri come lavoratori dipendenti. Just Eat si è impegnata a presentare al sindacato un documento di lavoro che sarà discusso nelle prossime settimane: un approccio apprezzabile ma non pienamente soddisfacente, dal momento che elude il necessario riferimento al ccnl Logistica. Come abbiamo accennato sopra, quel contratto offre già riferimenti certi e coperture per le lavoratrici e i lavoratori e ha generato accordi nazionali specifici che inquadrano la figura del ciclo-fattorino, i compensi minimi e gli orari di lavoro. Da lì occorre ripartire. La Fit-Cisl lo ha ribadito commentando

le recenti novità relative all'indagine che la Procura di Milano sta conducendo su scala nazionale a tutela dei rider

A fine gennaio i riflettori dei media si sono accesi su Francesco Ruffino, 38enne palermitano che lavora per Glovo e può vantare il titolo di recordman mondiale delle consegne: 25.225 ordini portati a destinazione in tre anni. Ruffino lavora con la partita Iva: tra contributi, tasse e benzina riesce a guadagnare 1400-1500 euro netti al mese. È soddisfatto del suo lavoro, gli piace fare il rider e vorrebbe continuare, ma «un po' di stabilità» non gli dispiacerebbe. Un'esigenza del tutto condivisibile, che la Fit-Cisl – per Francesco e per tutti i rider – è pronta a soddisfare.

Rafforzare la coesione sociale: non è mai troppo tardi



Silvia Ferro

Le risorse europee dovranno essere sfruttate appieno. Anche nel settore dei trasporti

Rafforzare la coesione sociale. Nella prima dichiarazione da Presidente del Consiglio incaricato, Mario Draghi ha toccato un tasto tanto importante quanto dolente. In un Paese che già prima della pandemia era attraversato da massicce faglie economiche e sociali, l'impatto con il Covid-19 ha determinato nuove disuguaglianze e al contempo ha accentuato quelle preesistenti. È compito della politica cercare di arginare questa spinta allo sgretolamento. Un compito immane, che richiederà uno sforzo di unità da parte dei partiti e del Parlamento ma anche dalle forze sociali, opportunamente evocate da Draghi.

L'Italia è sempre più spaccata dalla crisi. Una parola che riecheggia ormai in ogni ambito. Alla crisi economica e sociale si è aggiunta quella di governo: non esattamente ciò che occorre per trainare il Paese fuori dalle secche e verso una pro-

spettiva di benessere e di maggiore coesione. Eppure, ogni crisi nasconde dentro di sé anche un'opportunità. Lo sanno bene le generazioni dei nostri padri e dei nostri nonni, che riuscirono a ricomporre le macerie del dopoguerra creando, grazie agli sforzi compiuti tanto sul piano individuale quanto a livello collettivo, le condizioni per trasformare un Paese letteralmente a pezzi nell'Italia del boom. Il fenomeno non riguardò solo l'economia: una nazione povera, depressa, arretrata, gravata da spaccature sociali, culturali, politiche e geografiche (divaricata com'era tra un Nord già industrializzato e un Sud ancora prevalentemente contadino), seppe accelerare rapidamente la sua corsa verso il progresso.

Grazie al maestro Manzi, moltissimi italiani - addirittura un milione e mezzo, secondo alcune stime - uscirono dall'analfabetismo e conseguirono la licenza elementare. Fu un forte contributo alla coesione

Purtroppo gli anni del boom non poterono cancellare i retaggi del passato: le cause profonde di quelle disparità furono oscurate ma non rimosse. Le sacche di povertà



e le zone di fragilità sono ancora qui a minare il nostro sviluppo. Anche per questo la crisi determinata dalla pandemia, da noi più che altrove, ha assestato colpi così dirompenti. Ma è innegabile che tra la fine degli anni Quaranta e gli anni Sessanta l'Italia seppe rialzarsi, crescere e assumere finalmente i connotati di nazione. Un processo di costruzione anche identitaria e culturale in cui la televisione agì da elemento unificatore.

In un'Italia scarsamente alfabetizzata, la Rai svolse un insostituibile ruolo pedagogico. Basti pensare a un programma come "Non è mai troppo tardi", trasmesso tra il 1960 e il 1968. Condotta da Alberto Manzi, la trasmissione mirava a insegnare lettura e scrittura agli italiani adulti che non avevano potuto studiare. Grazie al maestro Manzi, moltissimi italiani – addirittura un milione e mezzo, secondo alcune stime – uscirono dall'analfabetismo e conseguirono la licenza elementare. Fu un contributo alla coesione ottenuto grazie all'incrocio virtuoso tra progresso tecnologico e diffusione del benessere - i due fattori che avevano consentito l'ingresso stabile dei televisori nei salotti degli italiani. Al contempo, per far sì che il progresso e lo sviluppo economico producessero importanti frutti sociali e culturali, occorre l'incontro tra dirigenti televisivi di larghe vedute e conduttori in grado di incarnarne e attuarne i progetti.

Ricordi in bianco e nero di un'epoca e di sfide apparentemente lontane. A ben guardare, però, gli elementi in comune sono molti: solo un mix felice di diversi ingredienti – investimenti in infrastrutture, personalità tanto illuminate quanto concrete, determinate a elaborare progetti di sviluppo e capaci di scegliere le persone giuste per attuarli – può consentire di superare una volta per tutte, andando anche oltre le incompiutezze degli anni del boom italiano, gli ostacoli materiali e immateriali alla crescita del Paese. Il contesto in cui agire è certa-

mente diverso da quello di allora: resta però l'esigenza di raggiungere una vera coesione sociale dal punto di vista dei livelli di istruzione, delle pari opportunità lavorative e sociali, dei diritti irrinunciabili di ciascuno. Grandi obiettivi che non possono prescindere dallo sviluppo dei trasporti e delle infrastrutture.



Quando le misure di distanziamento sociale imposte dalla pandemia saranno revocate, l'importanza di garantire a tutti i cittadini un facile accesso ai mezzi di trasporto, per raggiungere il posto di lavoro, la scuola, l'università o i luoghi di svago, tornerà a rappresentare una priorità. È un punto qualificante del piano "Italia Veloce" per le infrastrutture e i trasporti, su cui ci siamo soffermati nello scorso numero: il suo scopo è trasformare l'Italia in un Paese sostenibile, nel quale un numero crescente di cittadini vivrà a meno di un'ora di distanza da una grande infrastruttura di comunicazione, che sia ferroviaria o stradale. Condizione imprescindibile per sconfiggere la "tirannia della distanza" che determina anche una "tirannia delle opportunità", dal momento che chi vive nelle aree periferiche ha meno possibilità di scelta, secondo quanto giusta-

mente teorizzato dalla Ministra uscente Paola De Micheli.

I mesi di lockdown hanno inoltre evidenziato l'imprescindibilità di internet per fruire di servizi e di intrattenimento, per fare acquisti ma anche per lavorare e per studiare. Secondo quanto emerge

dal Rapporto Istat 2020, nell'utilizzo di internet l'Italia in Europa si posiziona al quartultimo posto, dietro la Grecia e davanti solo a Portogallo, Romania e Bulgaria. Le famiglie completamente offline sono 6.175.000, il 24,2% del totale. Pesa molto, ancora oggi, il fattore territoriale: al Sud, e nei comuni fino a 2mila abitanti, la percentuale di famiglie in cui nessun componente fa uso di internet sfiora il 30%. Sono dati riferiti al 2019: con la pandemia, il digital divide ha certamente inciso in modo ancor più accentuato. Le risorse del Next Generation Eu ci daranno una concreta possibilità di colmare, almeno in parti, divari e lacune. Ma la politica dovrà essere in grado di sfruttarle appieno: solo così la coesione sociale potrà essere davvero rafforzata. Una missione su cui il sindacato non si stancherà di vigilare.

Sicurezza sul lavoro, la campagna straordinaria in Fs Italiane



Gaetano Riccio
Coordinatore Nazionale FIT-CISL
Mobilità ferroviaria

La Fit-Cisl vuole che il tema diventi centrale e non si limiti all'emozione del momento

Abbiamo messo la sicurezza al centro dell'attenzione di tutte le componenti del ciclo produttivo, chiedendo alle società del gruppo Fs Italiane di attivare una campagna straordinaria che preveda il coinvolgimento di tutti i lavoratori, compresi quelli che lavorano in appalto per le società del gruppo.

L'iniziativa ha lo scopo di rafforzare la cultura della sicurezza in tutti i luoghi di lavoro attraverso un aggiornamento dei sistemi di gestione della sicurezza delle società del gruppo Fs Italiane con l'obiettivo di adeguare, con puntuali momenti di formazione e informazione, l'attuale sistema di sicurezza del lavoro in ferrovia. Ciò soprattutto per limitare al massimo i rischi da interferenza, in particolare nel settore appalti ferroviari, dove si incrociano lavoratori appartenenti a società diverse.

A seguito di un incontro con la holding, abbiamo condiviso la necessità di avviare una campagna straordinaria di sensibilizzazione sul tema generale della sicurezza sul lavoro a partire dalla formazione in aula, che veda coinvolte tutte le società del gruppo con tavoli di analisi degli aspetti procedurali e organizzativi, sia a livello nazionale che territoriale, per poter fare opportune segnalazioni alle società stesse ed evitare il rischio di incidenti.

Vogliamo che il tema della sicurezza diventi centrale e non sia legato solo a passerelle mediatiche legate all'emozione del momento, ma elemento di approfondimento di una campagna straordinaria, che a cascata parta dal centro e arrivi a coinvolgere tutti gli impianti della rete. Un agire virtuoso che coinvolga in questa campagna straordinaria le Rls, gli Rsu e le strutture territoriali del sindacato in un ruolo attivo e che non possa essere intaccato da pericolose sottovalutazioni del rischio, indotte spesso dalla comune pratica di attività ripetitive o dalla fretta di concludere le lavorazioni assegnate in tempi non sempre adeguati agli interventi da eseguire, verificando nel contempo anche i carichi di lavoro nei vari impianti.

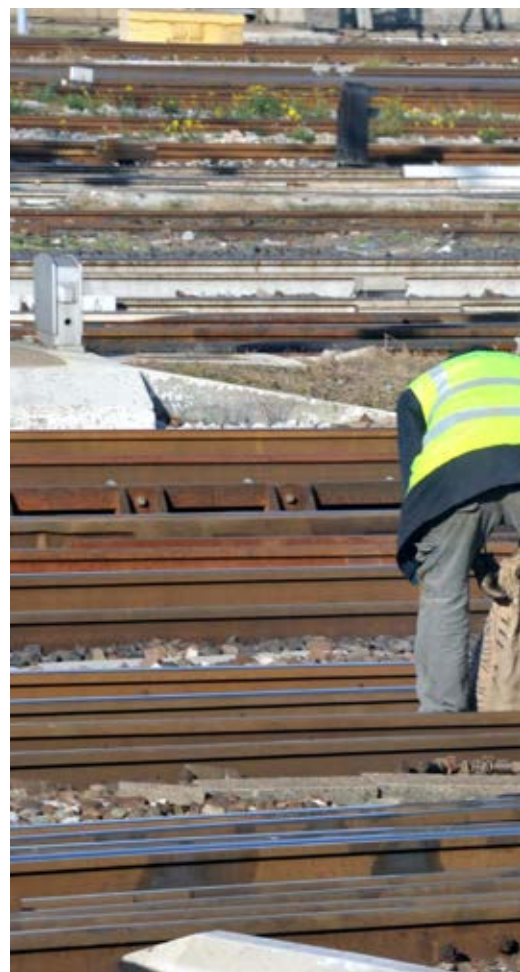
Negli incontri specifici con le società siamo entrati maggiormente nel merito, andando a integrare o sviluppare meglio

le questioni relative alla sicurezza che vanno approfondite, tenendo in considerazione soprattutto ciò che gli ultimi incidenti ferroviari hanno evidenziato in termini di forti criticità presenti. Gli incontri a livello nazionale sono iniziati con Rete ferroviaria italiana e i responsabili aziendali sulla sicurezza hanno illustrato i dati relativi all'andamento degli incidenti e degli infortuni verificatisi negli ultimi anni, dai quali si è evidenziato un trend in costante riduzione. Sono state anche

L'iniziativa ha lo scopo di rafforzare la cultura della sicurezza in tutti i luoghi di lavoro attraverso un aggiornamento dei sistemi di gestione della sicurezza delle società del gruppo

illustrate una serie di iniziative messe in campo dalla società, come il "safety day", che hanno visto la partecipazione di tantissimi lavoratori, finalizzate alla diffusione della cultura della sicurezza.

A questo proposito, abbiamo espresso chiaramente le nostre critiche in merito ai dati illustrati in quanto rappresentativi solo della parte riguardante i dipendenti di Rfi, non includendo il personale delle ditte appaltatrici che, in numero sempre crescente, svolgono lavorazioni all'infrastruttura per conto della società e che risultano maggiormente coinvolti in infortuni spesso dall'esito tragico. Abbiamo, altresì, evi-



denziato il mancato coinvolgimento del sindacato nelle iniziative effettuate sul tema della sicurezza negli anni scorsi, sottolineando come tale tema per le organizzazioni sindacali costituisca un valore assoluto e su cui insistentemente abbiamo sollecitato la società a dedicare la massima cura e attenzione. Per questo riteniamo fondamentale attivare questa campagna straordinaria che deve coinvolgere tutti gli stakeholders sia a livello nazionale che territoriale.

Nel corso degli incontri, abbiamo evidenziato come la sicurezza sul lavoro non riguardi solo gli aspetti inerenti all'esecuzione delle attività, ma l'insieme delle norme di esercizio, delle procedure, dell'organizzazione del la-

tutti i responsabili delle strutture coinvolte nel processo della produzione, a iniziare dalla Direzione tecnica, per una analisi delle norme e delle procedure, partendo dai ritorni di esperienza degli ultimi incidenti verificatisi sulla rete ferroviaria e determinando la necessità di apportare significativi miglioramenti alle stesse norme, per evitare il ripetersi di tragici eventi.

In merito alla realizzazione della campagna straordinaria di sensibilizzazione sulla sicurezza a livello territoriale abbiamo rappresentato anche alle singole società l'esigenza di effettuare momenti di formazione che vedano la partecipazione di responsabili aziendali e di rappresentanti sindacali congiuntamente

pria incolumità e di quella dei colleghi.

Anche con Trenitalia siamo partiti dalla comunicazione da parte della società dei dati riguardanti l'andamento infortunistico degli ultimi cinque anni che vedono un trend in discesa e di quelli inerenti alla formazione sui temi di salute e sicurezza sul lavoro. Trenitalia ha illustrato schematicamente la propria organizzazione in termini di sicurezza e l'evoluzione interna che ha portato alla definizione del Sistema integrato gestione sicurezza e qualità. Nel corso degli incontri, Trenitalia ci ha illustrato un progetto sperimentale di accrescimento della cultura della sicurezza, effettuato in collaborazione con il laboratorio S. Anna di Pisa che ha riguardato nella prima fase tre unità produttive, una per ogni divisione/direzione, con più di 3mila risorse coinvolte e che ha prevalentemente interessato il personale della Manutenzione Rotabili. Anche con Trenitalia abbiamo proposto la creazione di un Tavolo permanente sulla sicurezza segnalando la necessità di avere dati disaggregati e specifici in merito all'andamento infortunistico e alla formazione, in modo tale da poter focalizzare meglio l'ambito e mettere in atto azioni mirate, finalizzate a poter organizzare specifiche iniziative formative a livello territoriale che devono vedere la partecipazione di rappresentanti aziendali, sindacali congiuntamente alle Rsu e agli Rls.

Stesso discorso abbiamo avviato con il Polo Mercitalia per poter poi avviare discorsi più specifici con le stesse società a partire da Mercitalia Rail e da Mercitalia Shunting e Terminal.

Riteniamo molto positivo l'avvio di questa campagna "straordinaria" nelle società del gruppo Fs Italiane, proprio perché si va oltre l'ordinaria attività svolta in base a quanto previsto dalle varie norme e disposizioni e, soprattutto, vi è il coinvolgimento del sindacato attraverso la condivisione dei temi da trattare e da approfondire nei momenti formativi.

voro, in pratica di tutte le componenti che concorrono alla sicurezza generale del trasporto ferroviario. Per questo motivo, abbiamo richiesto la presenza di

alle Rsu e agli Rls, in quanto a livello territoriale si determinano contesti ideali per una più efficace affermazione del valore della salvaguardia della pro-



Riformare il tpl, il treno europeo passa una volta sola



Eliseo Grasso
Coordinatore Nazionale FIT-CISL
Mobilità tpl

Il trasporto pubblico locale può divenire ecosostenibile e più vicino alle esigenze di lavoratori e utenti

È l'occasione che aspettiamo da tempo. L'opportunità che da tanto come Fit-Cisl siamo pronti a cogliere. Abbiamo la possibilità di riformare il trasporto pubblico locale per renderlo più ecosostenibile e più vicino alle esigenze di lavoratori e utenti. E questo grazie ai fondi europei in arrivo. Ma è chiaro che la politica e le aziende devono fare la loro parte. E noi non siamo fermi a guardare: vogliamo agire ora, chiediamo di non perdere altro tempo.

Ma cominciamo dall'inizio. Come noto il 12 gennaio 2021 il Consiglio dei Ministri ha approvato il Pnrr, Piano nazionale di ripresa e resilienza, che traccia gli obiettivi che il nostro Paese si pone per mettere in campo riforme e investimenti da realizzare nei prossimi anni, con una dotazione complessiva di 223,91 miliardi di euro. Il

Piano quasi certamente sarà rimodulato e perfezionato dal nuovo Governo Draghi che si sta formando nelle ore in cui scriviamo: l'obiettivo sarà renderlo più vicino alle richieste dell'Unione europea, la quale dovrà valutarlo - e se non passeremo l'esame non avremo un centesimo. Quale che sarà il nuovo Pnrr del nuovo Esecutivo Draghi, si partirà comunque dal testo varato dal Governo Conte 2, che quindi vale la pena di prendere in attenta considerazione per capire dove può essere migliorato per quello che ci compete.

Il Pnrr utilizza i fondi europei di "Next Generation Eu" per il primo triennio (2021-2023), mentre prevede il finanziamento dei progetti per il secondo triennio (2024-2026) attraverso i prestiti Rrf, Recovery and Resilience Facility, che è il principale elemento costitutivo del Next Generation EU con una dotazione di 672,5 miliardi di euro messi a disposizione di tutti i Paesi dell'Ue. Attraverso sei macro missioni il Piano mette al centro i temi di intervento tra i quali: digitalizzazione innovazione competitività e cultura; rivoluzione verde e transizione ecologica; infrastrutture per una mobilità sostenibile; istruzione e ricerca; inclusione e coesione; salute.

Inutile sottolineare la necessità che il nostro Paese ha di intervenire sui temi a cui si rivolge il piano, un bisogno che deve essere colto e trasformato in un vero rilancio. Gli investimenti dovranno saper creare potenzialità economiche attraverso

una transizione digitale ed ecologica, in grado di migliorare la qualità della vita dei cittadini e creando più occupazione nel mondo del lavoro.

All'interno delle missioni 2 e 3 sono contenuti gli investimenti che riguardano il tpl; di seguito ne descriviamo obiettivi e utilità, secondo il nostro punto di vista. La missione 2 rivolta alla rivoluzione verde e transizione ecologica, la cui dotazione ammonta a 69,80 miliardi di euro, interviene su quattro cluster: impresa verde ed economia circolare; energia rinnovabile, idrogeno e mobilità sostenibile; efficienza energetica e riqualificazione degli edifici; tutela del territorio e della risorsa idrica. Il cluster di interesse dell'area contrattuale Mobilità tpl è il secondo, rivolto all'energia rinnovabile e alla mobilità sostenibile e che prevede una dotazione economica di 18,22 miliardi di euro.

Puntare sulle fonti di energia rinnovabili è ad oggi una condizione irrinunciabile; tra queste fonti vi è certamente l'idrogeno. Nel nostro Paese sono tante, troppe le tratte ferroviarie non elettrificabili - circa la metà delle tratte nazionali. Sono linee in cui operano locomotori con motori diesel, che potrebbero essere convertiti all'idrogeno. Molte di queste tratte si ramificano sul servizio affidato alle ferrovie concesse e rientrano quindi nell'ambito del trasporto pubblico locale. L'età media di questi mezzi è elevata e ciò crea le condizioni per un passaggio ad un sistema di combustione certamente più ecologico, quale l'idrogeno.

Sono 7,5 i miliardi di euro che saranno invece destinati alla mobilità sostenibile nei trasporti locali, attraverso anche il rinnovo del parco rotabile. Su questo è opportuno non solo descrivere gli investimenti e i relativi capitoli di spesa, ma anche fare un ragionamento a 360 gradi, perché un'opportunità di questa portata sarà difficile che ricapiti. Ma iniziamo dai numeri:

- Rinnovo delle flotte per autobus, treni, traghetti e navi veloci: si prevede l'acquisto di 5.139 autobus a basse emissioni di cui 2.730 alimentati da Gnc (metano) o Gnl (gas naturale);

C'è bisogno di un'urgente riforma del settore: la Fit Cisl lo sostiene da anni

- Digitalizzazione del tpl: viene prevista la progettazione e la realizzazione di una Piattaforma nazionale con servizi C-Its a partire dai "progetti flagship" delle città di Napoli, Roma e Torino e di altri realizzabili in altre città. La creazione nella città di Milano di un Centro di ricerca" pubblico-privato (Living lab) con l'obiettivo di individuare soluzioni più avanzate di nuovi "motopropulsori" per bus urbani con contestuale progetto di adattamento delle infrastrutture con tecnologie C-Its e 5G per migliorare la sicurezza dei veicoli e i servizi per gli utenti;
- Bandi e contratti di sviluppo per i trasporti green: si prevede la stipula di "30 contratti di sviluppo" per aziende della "filiera nazionale autobus" rivolti all'implementazione di progetti di trasformazione industriale per far fronte all'incremento di domanda di autobus a basso impatto ambientale. Vengono inoltre previsti bandi per incentivare le piccole e medie imprese alla riconversione verso nuove tecnologie (veicoli elettrici/ibridi, digitalizzazione ecc.) e verso nuove produzioni ed estensione alle "filieri di auto-motive, autobus, nautica e per la mobilità marittima" per un trasporto a basso impatto ambientale;
- Trasporto pubblico di massa: viene prevista la realizzazione di 195 km di rete attrezzata per il trasporto rapido di massa. Sono stati individuati interventi nelle città di Bergamo, Firenze, Genova, Palermo e Roma.

Sono quindi importantissimi gli interventi pianificati, che nello specifico del rinnovo del parco rotabile si rivolge a una platea di mezzi tra i più vetusti in Europa. Argomento questo molto caldo, che si è acceso ancor di più nel corso della pandemia, quando la domanda di trasporto rimodulata in base alle mi-

sure di distanziamento ha evidenziato una carenza di mezzi, non solo in termini numerici ma anche in merito alla disponibilità effettiva di quelli esistenti, a causa di diffusi problemi di manutenzione, ordinaria e straordinaria, di vetture con età media superiore ai tredici anni. Certo, nell'ultimo periodo, al di là degli investimenti previsti nel Pnrr, il Governo ha stanziato risorse per l'acquisto di nuovi mezzi, ma il processo, come spesso accade nel nostro Paese, oltre a risultare macchinoso, è lento, mentre la richiesta di intervento è urgente e corposa.

Ma cosa non funziona e quali sono le opportunità che i fondi messi a disposizione su questo capitolo saranno in grado di generare? Innanzitutto, l'attività produttiva che genera una tale portata di investimenti. Ci riferiamo a una questione molto semplice: gli autobus, ad esempio, vanno innanzitutto costruiti. Dove e da chi? Ecco l'opportunità! Stiamo parlando di 5.139 bus: una commessa impressionante che, sommata alla continua e costante richiesta che questo settore genera, se gestita bene non solo darà beneficio al parco bus nazionale, ma sarà in grado di innestare un meccanismo industriale che dovrà prevedere ulteriori investimenti sulle industrie, localizzate o che dovranno essere create, nel nostro Paese. Industrie che saranno in grado di offrire lavoro a migliaia di persone, che consolideranno il brand italiano e potranno competere nel mercato per ricevere non solo la domanda italiana, ma anche quella del resto del mondo. Ma abbiamo le capacità industriali e organizzative per giocare questa sfida? Noi pensiamo di sì. Del resto non bisogna guardare troppo lontano da noi per capire che questo è un meccanismo che funziona. In Europa, dalla Francia alla Germania, diversi sono i Paesi in cui questa domanda di produzione industriale è stata trasformata in opportunità per gli stessi Stati.

Certamente, nel tpl abbiamo ancora a che fare con questioni annose, che fanno apparire questi ragionamenti lontani anni luce. Infatti, le autonomie

locali, i svariati metodi di affidamento del servizio con il meccanismo oramai consolidato di ricorsi e controricorsi, il famigerato nanismo aziendale presente nel settore sono solo alcune condizioni che metteranno un grande freno al processo. Per questo c'è bisogno di un'urgente riforma del settore: la Fit-Cisl lo sostiene da anni.

La missione 3, invece, interviene sulle infrastrutture per una mobilità sostenibile con una dotazione economica di 31,98 miliardi di euro con due cluster d'intervento: alta velocità di rete e manutenzioni stradali e intermodalità e logistica integrata. Scorrendo il testo, si evince che in questo capitolo il tpl viene interessato dall'adeguamento agli standard tecnici infrastrutturali e di sicurezza della rete nazionale di alcune linee ferroviarie regionali come la Torino Cerese-Canavesana, la Bari-Bitritto, la Rosarno-S. Ferdinando, la Sansepolcro-Terni, la Benevento Cancellò, Eav, la rete delle Ferrovie del Sud Est. Le infrastrutture e i trasporti generano crescita; concentrarsi su investimenti che fanno integrazione del sistema dei trasporti è fondamentale. Questo sostanzialmente è il concetto che si vuole trasmettere e che deve accompagnare, a nostro avviso, l'importante opportunità creata da tale piano d'investimenti.

IL Pnrr dovrà essere varato dal Parlamento: solo allora i suoi contenuti assumeranno una precisa definizione. È certamente fondamentale per il nostro Paese, adempiere a tutti gli step formali nei confronti dell'Unione Europea che prevedono, tra l'altro, di presentare a Bruxelles entro il 30 aprile 2021 la proposta di Pnrr. Come sempre noi abbiamo le idee chiare: gli investimenti sono la base per un rinnovamento organico anche di questo settore, ma dovranno essere accompagnati da scelte industriali lungimiranti e volti in favore anche del lavoro.

Commerciale e Manutenzione Rotabili, uno stallo allarmante



Massimo Malvisi

Confronto con Trenitalia: servono urgentemente conferme ma anche piani di sviluppo innovativi

Il flagello del Covid-19 ha determinato e determinerà cambiamenti, anche organizzativi e della mobilità, che deve essere sempre più attenta agli aspetti ambientali e sostenibili. Il treno avrà un ruolo sempre più centrale, come dimostrano gli investimenti infrastrutturali e tecnologici previsti in ambito europeo e nazionale. Ricordiamo che il 2021 è stato individuato dalla Commissione europea come “l’anno europeo delle ferrovie”.

Purtroppo, a oggi, fattori esogeni ed endogeni hanno determinato un sostanziale stallo nel confronto con Trenitalia, in particolare per i settori Commerciale e Manutenzione Rotabili. Stante la mancata definizione del piano industriale da parte della società, sono venute meno anche quelle certezze, come gli investimenti e il piano di assunzioni, che erano la base di partenza per un ulteriore sviluppo.

Partendo dal Commerciale, nell’ultimo incontro con la società a dicembre 2020 è emersa la necessità di avere una visione chiara del futuro, giacché il settore sta vivendo di piccole/grandi azioni di corto/medio respiro. L’istituzione del servizio chat, dell’assistenza da remoto alle self-service e del post vendita, la reperibilità e il mantenimento del reticolo produttivo, il ruolo di vendita e assistenza, il progetto dell’antievazione: sono tutti temi che necessitano di un percorso condiviso per uscire dalla logica della sperimentazione e precarietà. Il piano della formazione, la sicurezza delle operatrici e degli operatori, le assunzioni di personale sono elementi essenziali per declinare al meglio il futuro che sta arrivando, sicuramente molto più permeato dalle nuove tecnologie senza per questo dimenticare la centralità del fattore umano.

Per quanto riguarda la Manutenzione Rotabili, che già ha problematiche comuni ad altri ambiti di Trenitalia, proprie del momento vissuto dalla società, come l’assenza di un piano industriale, nell’ultimo incontro del 12 gennaio scorso non abbiamo avuto risposte concrete su investimenti, rimodulazione delle esternalizzazioni con un forte piano di internalizzazioni, piano delle assunzioni

e della formazione. Quest’ultima, tra l’altro, è un tema particolarmente urgente perché è indispensabile per fare manutenzione sui nuovi treni. Su questi temi cruciali, per quanto ci riguarda, ci siamo espressi in maniera molto critica e netta, affermando che, pur tenendo conto del periodo eccezionale che stiamo vivendo, non è più tollerabile questo stato di cose, che ingenera crescente inquietudine tra il personale e rischia di mettere in discussione l’impianto e lo sviluppo dell’accordo del 23 aprile 2018, quale fondamento per il futuro di questo importante settore.

Ricordiamo agli “smemorati” che il 27 ottobre sono state aperte le procedure di raffreddamento con Trenitalia

Tutte queste criticità sono state ulteriormente testimoniate nel corso della recente riunione della Commissione tecnica nazionale Fit-Cisl. A ciò si aggiunge che Trenitalia non vuole affrontare e definire nemmeno tematiche squisitamente organizzative, come ad

esempio quelle relative alle figure del gestore treno e del ct riammissore, e tuttavia non disdegna di ipotizzare una riorganizzazione dell’attività di verifica, tacendo sulla struttura del controllo pulizie. Sostanzialmente, se da una parte si registra uno stallo allarmante, dall’altra il volume delle attività esternalizzate non diminuisce e questo per la Fit-Cisl è inaccettabile. Un altro elemento che da tempo come Federazione abbiamo posto in evidenza è riconducibile al tema dello sviluppo delle nuove tecnologie, compreso l’idrogeno che, anche a valle del protocollo firmato tra Fs Italiane e Snam, assumerà a breve un ruolo sempre più importante ed è un percorso di sviluppo innovativo ineludibile.

In questo quadro di profonda incertezza, dunque, come Fit Cisl siamo impegnati ai massimi livelli a far sì che si esca velocemente da questa impasse e ricordiamo agli “smemorati” che il 27 ottobre sono state aperte le procedure di raffreddamento con Trenitalia. Tra le principali ragioni di questa decisione ci sono proprio le criticità dei settori Commerciale e Manutenzione Rotabili.

CONCORSO "NICO PIRAS"

SONOSTATOIO

INSIEME CONTRO IL MALTRATTAMENTO DEI MEZZI PUBBLICI

IV EDIZIONE

SU QUALE VIAGGERESTI?

SCEGLI E VINCI!

SCADENZA PROROGATA AL

15 GIUGNO 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 GIUGNO 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 giugno 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.PI.AOODGSIP.REGISTRO UFFICIALE.U.0000189.20-01-2021



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

Spettabili
Uffici Scolastici Regionali
LORO SEDI

Alla Provincia Autonoma di Trento
Servizio istruzione – TRENTO

All'Intendenza scolastica per la lingua
italiana – BOLZANO

All'Intendenza scolastica per la lingua
tedesca – BOLZANO

All'Intendenza scolastica per la lingua
ladina – BOLZANO
Al Sovrintendente Scolastico
per la Regione Valle d'Aosta
AOSTA

OGGETTO: IV Edizione del Concorso Nazionale Nico Piras “Sono Stato Io - insieme contro il maltrattamento dei mezzi pubblici” - a.s. 2020/2021 – Rinnovo Proroga.

In riferimento alla nota AOODGSIP n. 1272 del 15/04/2020 con la quale si comunicava proroga della IV edizione del Concorso in oggetto, alla data del 15 gennaio 2021 e in considerazione del protrarsi dell'emergenza sanitaria, si comunica ulteriore termine fissato al 15 giugno 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.

Cordiali Saluti

IL DIRIGENTE
Leonardo FILIPPONE

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

Ufficio II Dirigente: Leonardo Filippone	06/5849 2125 – 2126 dgsip.ufficio2@istruzione.it
---	---

Viale Trastevere, 76/A - 00153 Roma
dgsip.segreteria@istruzione.it 06/5849 3337 - 2995

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.



Rfi, conflittualità inevitabile se non riparte il confronto



Michele Castellano

Concesso più tempo per verifiche interne ma ora basta attendere: l'azienda ci convochi rapidamente

Perdura da circa un anno la lunga fase di stallo relazionale con Rete Ferroviaria Italiana. E intanto le numerose problematiche presenti nelle diverse articolazioni della società restano tutte immutate. Il confronto è stato rallentato prima dall'urgenza di gestire l'emergenza sanitaria per la pandemia e successivamente dall'attesa del rinnovo del vertice aziendale, scaduto nel mese di marzo scorso. Rinnovo che è avvenuto solo alla fine del mese di dicembre scorso con la nomina del nuovo Amministratore Delegato. In una breve riunione di presentazione tenutasi a metà gennaio, abbiamo avuto modo di rappresentare al nuovo Ad l'esigenza di riprendere rapidamente il confronto sulle tematiche aperte, a iniziare dalla vertenza in atto nella manutenzione infrastrutture, oggetto di procedure di raffreddamento.

Non essendo giunta convocazione dopo il periodo richiesto dall'Ad per effettuare gli opportuni approfondimenti interni, abbiamo preannunciato al Direttore del Personale e Organizzazione - in occasione della recente riunione per l'avvio della campagna straordinaria di sensibilizzazione sulla sicurezza sul lavoro per tutto il personale del Gruppo Fsi promossa dal sindacato - il ricorso a inevitabili iniziative di protesta, in mancanza di una rapida ripresa delle trattative.

Abbiamo evidenziato come la priorità sia affrontare le questioni riguardanti la manutenzione infrastrutture, in cui, come abbiamo più volte riferito, bisogna introdurre modifiche all'assetto organizzativo, procedendo allo sdoppiamento delle unità manutentive di eccessiva estensione e di quelle che presentano maggiori complessità. C'è inoltre bisogno di ridistribuire responsabilità e carichi di lavoro, rinforzando le unità manutentive con ulteriori professionalità, nonché di costituire le segreterie tecniche per liberare da improprie incombenze amministrative il personale operativo. Per poter attuare questi interventi occorrono ulteriori risorse, in quanto quelle presenti negli impianti sono già insufficienti per far fronte alle esigenze manutentive assegnate. Una condizione di grave carenza prodotta da anni di mancato turnover che hanno ridotto ai minimi termini la presenza dei ferrovieri negli impianti, tanto che si è dovuti ricorrere con sempre maggior frequenza ad appalti a ad imprese esterne,

persino per la manutenzione ciclica. Una situazione preoccupante anche alla luce di tentativi della società, finora bloccati da nostri interventi, per affidare alle ditte compiti attinenti alla sicurezza dell'esercizio ferroviario introducendo modifiche alle norme in materia.

È necessario, quindi, programmare e attuare da subito ulteriori numerose assunzioni, oltre a quelle già effettuate, che oltre a consentire la realizzazione delle suddette modifiche organizzative, adeguino le presenze negli impianti al volume delle attività di competenza, in modo da rendere possibile il riappropriarsi di attività strategiche liberandosi dalla pericolosa e poco conveniente dipendenza da aziende esterne.

Altra priorità è quella di avviare l'analisi delle procedure regolamentari relative alla sicurezza dell'esercizio ferroviario, a cui apportare le opportune modifiche partendo

dai ritorni d'esperienza degli ultimi incidenti verificatisi sulla rete ferroviaria per evitare il ripetersi di tragici eventi.

La ripresa del confronto dovrà interessare anche tutte le altre strutture di Produzione e quelle delle altre Direzioni della società che stanno vivendo una condizione di forte sofferenza dovute sempre al ridotto numero di personale sia operativo che tecnico/amministrativo. Anche in questi ambiti è indispensabile inserire nuovi apporti e definire le microstrutture e le relative quantità di addetti e i livelli di inquadramento professionale.

Una particolare attenzione sempre riguardante la pianificazione delle assunzioni dovrà essere dedicata al settore Circolazione, che nonostante le tante immissioni di nuovo capistazione risulta ancora in carenza: per tale motivo non si riesce ad applicare l'organizzazione concordata, con pesanti ricadute sui carichi di lavoro di coloro che svolgono il servizio.

Bisogna fare tanto e presto: non è possibile attendere oltre per prendere decisioni che per noi sono scontate. Attendiamo, quindi, dalla società l'espressione di una concreta volontà di rispondere alle nostre istanze per scongiurare una inevitabile conflittualità.

Per poter attuare questi interventi occorrono ulteriori risorse, in quanto quelle presenti negli impianti sono già insufficienti per far fronte alle esigenze manutentive assegnate

Trasporto pubblico locale, una priorità europea



Francesca Di Felice

Il gruppo di lavoro di dialogo sociale del trasporto pubblico urbano incalza le autorità di Bruxelles

Il trasporto pubblico locale sia una priorità a livello europeo. È la richiesta che emerge dall'ultima riunione del gruppo di lavoro di dialogo sociale del trasporto pubblico urbano, svoltasi in videoconferenza lo scorso 17 gennaio. In tale ambito le parti sociali sono rappresentate rispettivamente dall'Uitp per la parte datoriale e dall'Etf, la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti, a cui Fit-Cisl aderisce. Alla riunione sono stati affrontati diversi argomenti che hanno preso le mosse dal tema degli effetti della pandemia sul settore.

Nel suo rapporto di apertura dell'incontro l'Uitp ha affermato di aver riscontrato inizialmente una mancanza di comunicazione e di coerenza da parte delle autorità, nonché la carenza di dispositivi di sicurezza e delle attrezzature necessarie per garantire il distanziamento sociale. Sono stati elaborati protocolli anti-contagio da utilizzare a tutela

tela occupazionale e della salvaguardia delle condizioni di salute e sicurezza dei lavoratori, anche in merito all'aumento del rischio aggressioni riscontrato in questo periodo.

Nella logica europea di ripartizione dei finanziamenti, Etf e Uitp hanno quindi condiviso la necessità di un'azione di lobbying da mettere in atto per far sì che il trasporto pubblico sia considerato una priorità nei piani di ripresa statali, sulle basi del principio di garantire l'inclusione sociale e il diritto alla mobilità, la creazione di posti di lavoro di qualità e contribuire al miglioramento della qualità dell'aria.

L'Etf ha posto l'attenzione sul tema della tutela occupazionale e della salvaguardia delle condizioni di salute e sicurezza dei lavoratori

Altro tema affrontato è stato quello relativo al progetto "Trasformazione digitale e dialogo sociale nel trasporto pubblico urbano in Europa", avviato nel mese di gennaio 2019, articolato in 4 workshop, che hanno visto la partecipazione di esponenti sindacali e datoriali del settore che si sono confrontati sugli

aspetti e sugli effetti della trasformazione digitale sul tpl, sia in termini di criticità da superare che di opportunità da cogliere. L'obiettivo finale del progetto è l'elaborazione di raccomandazioni comuni a cui le parti sociali del settore di ogni Stato membro dovranno far riferimento nei processi di passaggio alla digitalizzazione. Attualmente si è ancora in fase di negoziazione per definire le raccomandazioni congiunte, che sono state condivise per la maggior parte, tranne che per l'aspetto ancora in sospeso relativo al trattamento dei dati personali, all'utilizzo dei sistemi di videosorveglianza. Per il resto gli aspetti condivisi delle raccomandazioni riguardano la previsione di accompagnare i processi di trasformazione aziendali attraverso la contrattazione e con percorsi partecipati che coinvolgano in ogni fase i lavoratori.

Le parti si sono confrontate poi sulla strategia europea per la mobilità sostenibile e intelligente e sul relativo pacchetto mobilità. La strategia si sviluppa per la realizzazione di tre obiettivi chiave: un sistema di trasporto europeo sostenibile, intelligente e resiliente, per ottenere una riduzione del 90% delle emissioni di gas a effetto serra legate ai trasporti entro il 2050.

La prossima riunione del gruppo di lavoro del comitato di dialogo sociale del trasporto pubblico urbano è prevista per il 22 settembre 2021.

dell'utenza e dei lavoratori. Il servizio non si è mai fermato, salvo i momenti di lockdown in cui si sono verificate punte di riduzione fino all'85%. La situazione ha determinato l'aumento delle perdite a causa dei costi aggiuntivi per far fronte alla prevenzione del contagio e al rispetto del distanziamento sociale, ma soprattutto a causa della diminuzione della vendita dei titoli di viaggio. I dati della domanda di mobilità rilevano attualmente una capacità di riempimento dei mezzi pari ad una media del 50% e una diminuzione dell'utilizzo dei mezzi pubblici, perché per molti non ne esiste il bisogno, considerando l'accresciuta diffusione dello smart working.

L'Etf dal canto suo ha posto l'attenzione anche sul tema della tu-

Tpl, i vizi di un nanismo nato anche dal Titolo V



Christian Tschigg

La riforma costituzionale del 2001 ha incrinato la necessaria cooperazione tra Stato e Regioni

Se il trasporto pubblico locale italiano non funziona è anche colpa della malfatta riforma del Titolo V della Costituzione. È da questa consapevolezza che la Fit-Cisl chiede di ripartire per rifondare il tpl e per questo ci rivolgiamo al nuovo Governo Draghi che sta nascendo mentre scriviamo.

Ma procediamo con ordine. La riforma del titolo V della Parte II della Costituzione (legge costituzionale 18 ottobre 2001 n. 3) costituisce la più grande riforma costituzionale finora approvata dall'entrata in vigore della nostra Carta.

Sintetizza l'enciclopedia Treccani: «Con la riforma alle Regioni è stata riconosciuta l'autonomia legislativa, ovvero la potestà di dettare norme di rango primario, articolata sui 3 livelli di competenza: esclusiva o piena (le Regioni sono equiparate allo Stato nella facoltà di legiferare); concorrente o ripartita (le Regioni legiferano con leggi vincolate al rispetto dei principi fondamentali, dettati in singole materie, dalle leggi dello Stato); di attuazione delle leggi dello Stato (le Regioni legiferano nel rispetto sia dei principi sia delle disposizioni di dettaglio contenute nelle leggi statali, adattandole alle esigenze locali)». Ciò significa che anche sul trasporto pubblico locale hanno voce in capitolo sia lo Stato sia le Regioni, sia dal punto di vista economico che organizzativo.

Oggi, a distanza di quasi 20 anni, i risultati della riforma sul tpl sono sotto gli occhi di tutti. Un trasporto pubblico degno dell'Italia, Paese membro del G7, si compie attuando una politica integrata dei trasporti sostenibile, pulita ed efficiente in termini energetici. E la promozione della qualità dei servizi di tpl si può avere solo aumentandone l'attrattività per i cittadini. Noi da sempre diciamo che questo può avvenire ampliando e semplificando la rete di trasporto pubblico, ammodernando le infrastrutture (in particolare negli scambi intermodali), favorendone l'accessibilità e migliorando la sicurezza nelle stazioni e sui veicoli. Ciò è possibile solo se vi è una reale cooperazione tra Stato e Regioni e se nascono grandi player nazionali. Il tpl è fondamentale soprattutto laddove esso è l'unica alternativa all'auto propria. Prendendo a riferimento i dati contenuti nel "Conto nazionale delle Infrastrutture e dei

Trasporti – anni 2018-2019" elaborato dal Ministero dei Trasporti, si può notare che l'Italia si trova stabilmente ai primi posti fra i Paesi maggiormente industrializzati per numero di autoveicoli circolanti in relazione alla popolazione residente. I mezzi privati incidono per l'80% sul totale spostamenti; il trasporto collettivo solo per il 20%. I passeggeri-km sono ripartiti per il 47% su autobus e filovie extraurbani, per il 29% sulle ferrovie e tranvie extraurbane, il 10% su mezzi urbani e il restante su altri mezzi di trasporto.

Un trasporto pubblico degno dell'Italia, Paese membro del G7, si compie attuando una politica integrata dei trasporti sostenibile, pulita ed efficiente in termini energetici

Per rilanciare il settore di certo non aiuta il nanismo delle imprese in Italia. Sempre in riferimento al testo del Mit erano presenti in Italia, nel 2018, 870 aziende di trasporto pubblico locale (secondo il nostro censimento sono invece più di mille, ma la sostanza non cambia), di cui 235 urbane, 433 extraurbane e 202 di trasporto misto. Ben 620 di esse hanno meno di 20 dipendenti (quindi il 71% sono praticamente "a conduzione familiare") e solo 110 oltre i 100 (13%).

In sintesi ci sembra che non sia andata come doveva andare. Le autonomie regionali non favoriscono l'aggregazione e reti di trasporto efficienti. Per avere aziende di un certo calibro, in grado di offrire un servizio efficace e attrattivo, è necessario che il titolo V dia più risalto e spazio, attraverso una maggiore puntualizzazione, alle norme che favoriscano un trasporto che possa realmente definirsi pubblico: urbano ed extraurbano. Tra l'altro, proprio durante la pandemia è emerso il lato negativo della riforma rispetto alle misure di riempimento dei mezzi e i relativi controlli: i dpcm hanno infatti introdotto dei minimi che, soprattutto nella prima fase, hanno fatto sì che ognuno abbia pensato per sé.

La nostra posizione a favore di grandi player e di un servizio efficiente mal si coniuga con l'autonomia territoriale così come è stata intesa (e così come si è evoluta). Attendiamo quindi con favore la riforma annunciata da parte del Governo Conte 2 e chiediamo che sia portata avanti dal Governo Draghi, con il giusto coinvolgimento delle parti sociali per dare gli opportuni stimoli in modo che essa sia finalmente adeguata alle necessità del Paese.

Attività di trasporto funebre, più tutele per il personale



Angelo Curcio
Coordinatore Nazionale FIT-CISL
Servizi ambientali

Il 26 gennaio 2021 Fit-Cisl ha portato a casa un altro successo: è stata siglata, tra l'associazione datoriale Feniof, assistita da Confcommercio, e le Segreterie nazionali di Fit-Cisl, Filt-Cgil e Uiltrasporti l'ipotesi di accordo per il rinnovo del contratto collettivo nazionale del personale delle imprese esercenti attività di trasporto funebre, scaduto il 31 dicembre 2020. Questo risultato ha ancora più valore se si considera il duro momento che stiamo vivendo, tra l'incudine della pandemia e il martello della crisi economica e il fatto che il settore è composto prevalentemente da piccole imprese (circa 6mila per 20mila dipendenti), per cui si può immaginare la difficoltà di rappresentare tale galassia.

È stato un rinnovo rapido - circa un mese e mezzo di trattative - affrontato con un metodo di selezione delle sole priorità collettive, utili all'interesse sia delle imprese del settore che delle lavoratrici e dei lavoratori. Solo la responsabilità delle parti ha permesso di tenere in vita un contratto più volte aggredito dalla creazione di pseudo ccnl sottoscritti in alcuni territori regionali, dove dietro ideologie economico-autonomiste si nascondono solo interessi volti a ridurre drasticamente il costo del lavoro con il classico dumping contrattuale.

La vigenza dell'accordo è quadriennale con decorrenza a far data dal 1° gennaio 2021 e con scadenza al 31 dicembre 2024; tale previsione discende dall'accordo interconfederale del 24 novembre 2016 tra Confcommercio e Cgil, Cisl, Uil per un nuovo sistema di relazioni sindacali e modello contrattuale, previsione recepita e contenuta già nel passato ccnl Feniof, che aveva validità dal 1° gennaio 2017 al 31 dicembre 2020.

Ma vediamo i principali contenuti.

Parte economica

L'aumento economico sul tabellare prevede importi economici derivanti dai valori IpcA previsti con le seguenti percentuali: 0,5% per il 2021, 0,9% per il 2022, 1% per il 2023 e 2024. L'accordo prevede un incremento retributivo complessi-

sivo di 77,40 euro, in dettaglio:

Aumenti tabellari pari a 58 euro medi mensili a livello 4 (parametro 113), suddivisi in quattro tranches:

- 10 euro dal 1° luglio 2021;
- 14 euro dal 1° agosto 2022;
- 16 euro dal 1° settembre 2023;
- 18 euro dal 1° ottobre 2024.

Questo risultato ha ancora più valore se si considera il duro momento che stiamo vivendo, tra l'incudine della pandemia e il martello della crisi economica

Aumento dell'indennità di trasferta da 10,33 euro a 15 euro.

Aumento dell'indennità di chiamata da 6,97 euro a 8 euro per ogni pausa non usufruita.

Quanto all'aumento dell'indennità di "salto pasto", con le modifiche apportate agli articoli 23 e 55 sono stati aumentati gli



importi delle indennità rispettivamente portate da 6,97 euro a ad 8 euro e da 10,33 euro a 15 euro.

Venendo alla previdenza complementare, a far data dal 1° aprile 2021, è previsto un aumento del contributo Fon.Te dall'1,05% all'1,55% della retribuzione utile al computo del Tfr a carico datore di lavoro, anche al fine di promuovere una maggiore adesione alla previdenza complementare stessa, per un valore di 8 euro mese a lavoratore per un totale di 112 euro annui.

Contratti a tempo determinato

Per attenuare i vincoli introdotti con il decreto Dignità, l'accordo prevede l'estensione a 36 mesi della durata massima dei contratti a tempo determinato, attualmente pari a 24 per legge, fermo restando l'obbligo di apporre, dopo il dodicesimo mese, una delle causali previste dall'art. 19, comma 1, del d.lgs. n. 81/2015.

Invece, quanto ai contratti a tempo determinato ai sensi dell'art. 21, comma 2, d.lgs. n. 81/2015, sempre al fine di rendere maggiormente flessibile l'istituto

del contratto a termine, le Parti hanno introdotto la possibilità di sottoscrivere contratti a tempo determinato "stagionali" per far fronte ai picchi di attività dovuti all'aumento dei tassi di mortalità in determinati periodi dell'anno (da novembre a febbraio e da giugno ad agosto) e a emergenze pandemiche dichiarate dalle autorità sanitarie competenti. Ciò consente di superare i principali limiti previsti dal d.lgs. n. 81/2015, ossia: gli intervalli temporali da osservare tra un contratto a tempo determinato e il successivo; le limitazioni quantitative; la durata del rapporto; la necessità di specificare una causale in caso di rinnovo o di superamento dei 12 mesi di durata del rapporto.

Trattamento di malattia e infortunio

Ampliato il periodo di aspettativa non retribuita da 6 a 12 mesi nei casi di assenza del dipendente a causa di una patologia grave e continuativa che comporti terapie salvavita periodicamente documentata da specialisti del Servizio sanitario nazionale, di conseguenza viene aumentato di 6 mesi il comporto per la conservazione del posto di lavoro.

Trasferimenti di azienda, appalti e clausola sociale

Sono normati meglio le attività affidate in appalto e i trasferimenti di azienda: nell'accordo sono state introdotte due nuove disposizioni, l'art. 69 bis, relativo ai trasferimenti di azienda, che riassume la disciplina normativa prevista dalla l. n. 428/1990 riprendendone i contenuti e le procedure, e l'art. 69 ter il quale prevede una clausola sociale che garantisce il passaggio di personale in caso di cambio appalto.

Relazioni sindacali

Abbiamo rafforzato il secondo livello di contrattazione demandando le seguenti materie: applicazione delle norme inerenti l'orario di lavoro e la gestione dell'orario straordinario in ottica possibilmente perequativa in relazione ai

previsti meccanismi di cumulo delle ore prestate, con trasformazione delle stesse in riposi compensativi; le condizioni ambientali, la prevenzione delle malattie e degli infortuni in attuazione delle norme esistenti; sperimentazione di forme innovative di organizzazione del lavoro funzionali alla rotazione di mansione ed alla crescita professionale; definizione di fabbisogni formativi e la contrattazione di percorsi professionali; misure che favoriscano la conciliazione tra tempi di vita e di lavoro; reperibilità; definizione di accordi specifici sulla composizione degli equipaggi in rapporto alla percorrenza chilometrica e ai criteri di viabilità.

Le parti hanno condiviso l'istituzione di un Osservatorio nazionale composto da sei membri, di cui tre designati da Feniof e tre da Fit-Cisl, Filt-Cgil e Uiltrasporti, al quale verranno affidate competenze in materia di formazione, sicurezza sul lavoro, conciliazione e con compiti di monitoraggio e di approfondimento delle tematiche utili per lo sviluppo del settore.

Inoltre si prevede finalmente la costituzione di un Comitato nazionale per le Pari Opportunità, il cui compito è di sviluppare attività di studio e di ricerca finalizzate alla promozione di azioni positive dirette a realizzare condizioni di pari opportunità sul lavoro in un settore che negli ultimi anni ha visto crescere la presenza femminile tra il personale dipendente. Le aziende con più di dieci dipendenti riconosceranno ai lavoratori che fanno parte di questi organismi 16 ore annuali di permesso retribuito per partecipare alle riunioni.

Completa l'accordo un avviso comune con Feniof e Confcommercio per far integrare i lavoratori dei servizi di trasporto e onoranze funebri nell'elenco delle attività particolarmente usuranti di cui all' art. 2 del decreto interministeriale del 19 maggio 1999.



Continuità territoriale, il nuovo bando va portato in porto



Vincenzo Fausto Pagnotta
Coordinatore Nazionale FIT-CISL
Trasporto marittimo

Garantire collegamenti marittimi efficienti e a prezzi competitivi salvaguardando l'attuale personale

La continuità territoriale è un diritto costituzionale ma anche quello al lavoro lo è. Il Ministero dei Trasporti nello scrivere il nuovo bando per il trasporto marittimo non può prescindere dal dialogo col sindacato.

L'Unione europea, per garantire il diritto universale alla mobilità delle persone e delle merci, in deroga ai principi di libero mercato e della libera concorrenza, usa lo strumento della continuità territoriale, che assicura il principio attraverso la garanzia di un servizio pubblico di trasporto. La continuità territoriale risponde anche ai principi della Costituzione italiana, tra cui l'articolo 3, il quale prescrive la rimozione degli ostacoli di ordine economico e sociale che limitano di fatto la libertà e l'eguaglianza dei cittadini, nonché l'articolo 16 relativo al diritto alla mobilità. Scopo della continuità territoriale è garantire agevoli collegamenti alle zone periferiche di un Paese. L'esigenza avvertita dallo Stato di assicurare determinati collegamenti può tuttavia scontrarsi con gli interessi economici delle compagnie marittime, che potrebbero essere portate ad abbandonare le rotte meno remunerative o a servirle solo nei periodi in cui è maggiore la domanda di trasporto, o comunque a imporre prezzi di trasporto particolarmente elevati per evitare perdite.

Nell'ordinamento nazionale sono state emanate una serie di disposizioni volte ad assicurare la continuità territoriale tra i porti nazionali e le isole maggiori, alcune isole minori e alcuni territori svantaggiati per dislocazione o tipologia della domanda.

Il servizio oggi

Oggi in Italia la continuità territoriale marittima è regolamentata attraverso la Convenzione per l'esercizio dei servizi di collegamento marittimo. Sottoscritta nel 2012 fra Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A. e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Convenzione regola il servizio di trasporto da e per la Sardegna, la Sicilia e le Isole Tremiti. Più in particolare,

il testo stabilisce il criterio di calcolo delle tariffe, sia quelle agevolate per i nati e i residenti nelle isole sia quelle ordinarie per gli altri passeggeri, e assicura un servizio continuativo di trasporto passeggeri e merci tra isole e continente tutto l'anno, anche nei mesi di bassa stagione.

Ai sensi della Convenzione, si considera bassa stagione dal 15 ottobre al 7 dicembre e dall'8 gennaio al 14 maggio, ad eccezione della settimana di Pasqua, mentre per la rotta Genova-Olbia-Arbatax si considera il periodo dall'8 settembre al 13 luglio, durante il quale l'andamento dei flussi renderebbe non remunerativa l'offerta di trasporto. Ovviamente sono definiti specifici requisiti di servizio. Come sopra accennato, così si assicurano tariffe calmierate, rendendo il trasporto sulle rotte in Convenzione più economico per gli utenti. L'articolo 7 della succitata Convenzione, a fronte di un corrispettivo annuo di circa 72 milioni di euro ha affidato a Cin Tirrenia le linee passeggeri/merci di Genova-Porto Torres, Civitavecchia-Olbia, Genova-Olbia, Cagliari-Palermo, Civitavecchia-Cagliari-Arbatax e Napoli-Cagliari. La scadenza di questa convenzione, inizialmente prevista per luglio 2020, è stata prorogata al 28 febbraio 2021.

Se prevarrà il senso di responsabilità di tutti i soggetti interessati alla vicenda, il percorso si chiuderà con le indispensabili garanzie e tutele sia per i lavoratori che per l'utenza



In questa situazione complessa, ha assunto un ruolo di primo piano la macchinosa procedura per l'assegnazione dei servizi di trasporto marittimo, che si sviluppa in ben quattro macro-fasi: 1) fase propedeutica di verifica del mercato da parte del Ministero dei Trasporti; 2) procedura di imposizione di obblighi di servizio pubblico; 3) fase di gara per l'assegnazione in esclusiva del servizio; 4) fase di stipula della convenzione e gestione della stessa nella fase esecutiva. La Direzione generale del Dicastero ha effettuato un'analisi riguardante il mercato dei traffici di persone e merci nei porti di origine e destinazione delle linee attualmente esercite e ha redatto un documento valutato positivamente dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti (Art). I collegamenti Livorno-Cagliari, Brindisi-Catania, Genova-Olbia-Arbatax e Napoli-Palermo sono stati liberalizzati poiché, dall'analisi sopra citata, risultano cessate le condizioni di fallimento di mercato che giustificavano l'intervento pubblico; per la tratta Civitavecchia-Olbia è stata avviata una manifestazione di interesse per obblighi di servizio pubblico "orizzontali", ovvero che abbiano un'effettiva regolarità. Infine solo per cinque tratte, Napoli-Cagliari, Palermo-Cagliari, Genova-Porto Torres (invernale), Civitavecchia-Cagliari-Arbatax e Termoli-Tremiti, è invece previsto un contratto di servizio da affidare con gara.



Negli sviluppi odierni, il Ministero, concedendo contestualmente una proroga di un mese a Cin nell'espletamento del servizio, ha avviato un bando per verificare se ricorrano i presupposti affinché il servizio pubblico di collegamento marittimo espletato in continuità territoriale sulla tratta Civitavecchia-Olbia possa essere garantito, nel periodo di bassa stagione 1° ottobre-31 maggio, mediante l'imposizione di obblighi di servizio pubblico di tipo orizzontale (imprese riunite eseguono la medesima pre-



stazione) e il rilascio di autorizzazione a tutte le imprese di navigazione interessate a fornire servizi di trasporto marittimo su tale rotta negli altri periodi dell'anno. In pratica le aziende che vogliono essere autorizzate ad operare in regime di concorrenza su tale tratta durante la stagione estiva, dovranno impegnarsi ad espletarla anche in bassa stagione. Nei passaggi successivi il bando prevede anche che nel mese successivo alla scadenza della manifestazione di interesse (25 febbraio) il Ministero conduca con gli interessati un'istruttoria volta a verificare l'esistenza di un "piano operativo congiunto" per la ripartizione fra le imprese di obblighi e costi. Solo "in caso di mancata presentazione del piano operativo congiunto o di sua non conformità alle esigenze di interesse pubblico, il Ministero predisponde d'ufficio il piano operativo congiunto e rilascia le autorizzazioni con le opportune rimodulazioni adottando le misure ritenute più idonee ad assicurare che gli oneri di servizio pubblico siano ripartiti in modo equo e non discriminatorio tra tutti gli armatori interessati". Nel caso in cui dovesse emergere la necessità di un supporto sovvenzionale, non è chiaro poi se vi siano i tempi tecnici per l'eventuale organizzazione di una procedura competitiva (difficile, visto che Art prevede in tale evenienza almeno 110 giorni per la presentazione di offerte) e di un ulteriore prolungamento. Le autorizzazioni avranno durata biennale e, a proposito della compagnia del gruppo Onorato, fra i requisiti è prevista "l'insussistenza delle cause di esclusione previste dall'articolo 80 del Codice dei Contratti". È da chiarire quindi se società

come Moby e Cin Tirrenia, in attesa di responso sull'ammissione a procedure concorsuali, possano partecipare.

In questo nuovo contesto, che sembra essere arrivato alle battute finali, la Fit-Cisl, come già richiesto in passato, auspica da parte del Ministero la ripresa di un percorso che coinvolga anche le forze sociali. Il nuovo bando deve prevedere garanzie rispetto a un regime di collegamenti moderno, efficiente, puntuale ed espletato a prezzi competitivi, definendo linee, frequenze, qualità delle navi e dei servizi, con un impegno continuo verso la qualità, l'innovazione e anche la sostenibilità ambientale. In termini occupazionali, a prescindere dalla compagnia affidataria, nel caso di subentro da parte di un nuovo soggetto armatoriale, tutto il personale interessato dal passaggio dovrà transitare da una società all'altra senza soluzione di continuità, ovvero con tutte le garanzie e tutele contrattuali previste (salariali e normative). In pratica nessuno dovrà avere conseguenze negative da tali cambiamenti, mantenendo intatto tutto il maturato. Serve quindi porre molta attenzione a tutta la procedura che si andrà a definire: per questo la nostra organizzazione sindacale svolgerà il suo ruolo di soggetto promotore e di tutela per far sì che tutto il processo si concluda con il passaggio per tutti i lavoratori coinvolti. Siamo convinti che, se prevarrà il senso di responsabilità di tutti i soggetti interessati alla vicenda, il percorso si chiuderà con le indispensabili garanzie e tutele sia per i lavoratori che per l'utenza.

Anas, senza assunzioni non si va avanti



Rosario Fuoco

Coordinatore nazionale FIT-CISL
Anas

L'incontro con l'Ad non ha dato i risultati attesi per il rilancio dell'azienda a partire da nuovi ingressi

Siamo all'epoca del Recovery Fund, del Pnrr (Piano nazionale di ripresa e resilienza), del rilancio delle infrastrutture, dell'accelerazione delle opere pubbliche attraverso il commissariamento, dello sblocco dei cantieri nel Paese per tentare di superare la crisi economica nel post pandemia. Eppure Anas, uno dei principali protagonisti dell'attuazione di tali obiettivi, non solo non è pronta, ma non progetta neanche l'immediato futuro.

In Anas mancano migliaia di risorse umane in organico, e quelle attualmente in servizio, costrette ad addossarsi carichi di lavoro non più sopportabili, non vengono valorizzate. Le assunzioni avvenute negli ultimi tre anni non sono

bastate neanche per il turnover.

Si può avviare un investimento di 30 miliardi di euro in opere stradali e gestire 33mila km di rete stradale e autostradale di interesse nazionale con sole 6mila risorse umane? Le stesse con cui

Si può avviare un investimento di 30 miliardi di euro in opere stradali e gestire 33mila km di rete stradale e autostradale di interesse nazionale con sole 6mila risorse umane?

due anni fa si gestivano 27mila km e con un numero largamente inferiore di cantieri? La risposta è no.

Il vertice Anas ne è consapevole e lo afferma nelle sue dichiarazioni, ma non riesce a dare un segnale minimo di rilancio dell'azienda, a iniziare dalle assunzioni. Non si vedono numeri, piani, programmazione. La gestione delle risorse umane in Anas avviene senza progettualità e in modo disorganico. Dalla gestione dei job posting ai trasferimenti, passando per le promozioni e le selezioni. Gli unici correttivi a tali inefficienze sono arrivati grazie alle continue segnalazioni e ai contributi del sindacato. Ma siamo ancora lontani da procedure certe e in linea con le policy della capogruppo e con le norme del



contratto collettivo nazionale di lavoro di Anas.

Nell'azienda negli ultimi anni si sono fatti tanti passi in avanti, a iniziare dall'ingresso nel gruppo Fs Italiane e proseguendo con lo sblocco delle assunzioni (ma appunto troppo poche rispetto al necessario), i rinnovi del Ccnl, l'introduzione del premio di risultato e del pacchetto welfare, l'avvio del processo di reinternalizzazione dei servizi di sorveglianza e pronto intervento. Ora bisogna compiere il salto finale: piena integrazione nel gruppo Fs Italiane, uniformità di gestione di processi e sinergie su materie comuni. A cominciare dalle assunzioni. Se Anas non riuscirà a uscire da tale situazione di stallo, la Fit-Cisl è pronta ad avviare ogni azione volta alla tutela dei 6mila dipendenti, ormai stremati dall'impossibilità di poter svolgere gli innumerevoli incarichi a loro affidati, e al rilancio di un'azienda storica che ha contribuito e soprattutto dovrà contribuire allo sviluppo del Paese, attraverso la realizzazione e manutenzione della rete stradale e autostradale di interesse nazionale.

Non abbiamo ancora segnali chiari da parte di Anas su quale sia il piano di dimensionamento del personale, per comprendere quante risorse mancano per rinforzare le 6mila attuali. Gli ultimi due incontri con l'Amministratore delegato di Anas, di maggio 2020 e gennaio 2021, non hanno prodotto i risultati sperati: le risposte sull'autonomia finanziaria dell'azienda e sul piano assunzioni sono state pressoché nulle, se si eccettua l'avvio di un confronto per il piano di dimensionamento del perso-

nale che richiederà almeno un anno. E soprattutto non sono stati sciolti i nodi inerenti al processo di fuoriuscita dal perimetro della Pubblica Amministrazione della società Anas, attualmente ricompresa nel gruppo Fs Italiane.

Considerato tutto quanto esposto finora, abbiamo condiviso all'interno dei nostri organismi la linea da adottare in merito

nazionale.

Nelle more di tale piano straordinario, occorre procedere in via urgente e prioritaria alle assunzioni del personale attualmente idoneo nelle varie graduatorie e bisogna preliminarmente valorizzare il personale interno, così come previsto dal Ccnl vigente. Inoltre non è più accettabile il notevole ritardo per



e successivamente l'abbiamo proposta alle altre Segreterie nazionali dei sindacati firmatari del Ccnl Anas, al fine di una loro condivisione (ancora non pervenuta). La nostra azione, in fase di avvio, mette al centro la tutela dei 6mila lavoratori e lavoratrici di Anas, ormai da anni chiamati ad eccessivi carichi di lavoro ed esposti anche sotto il profilo penale, non più in condizioni di svolgere con serenità la propria prestazione lavorativa. La Fit-Cisl è fortemente impegnata a far funzionare Anas, il che - ribadiamo - può avvenire solo con un massiccio piano di assunzioni, fortemente necessario per l'intero territorio

la stipula dell'accordo sul Regolamento incentivi per funzioni tecniche, previsto dall'articolo 113 del decreto legislativo n. 50/2016, recepito dall'art. 114 del Ccnl del gruppo Anas 2016-2019. Occorre, infine, riavviare con urgenza l'attuazione dell'accordo del 10 dicembre 2019 riguardante le code contrattuali del Ccnl Gruppo Anas 2019-2021, a cominciare dal nuovo istituto relativo alle fasce di scorrimento.

Perseguiamo questi obiettivi ad ogni livello, attivando ogni utile iniziativa volta a migliorare le funzioni di Anas e le tutele dei lavoratori.

Fondi pensione, un doppio aiuto all'economia reale



Osvaldo Marinig

Assicurano investimenti e garantiscono ai giovani di oggi il potere di acquisto di domani

Nel “De Republica” Aristotele contrappone l'economia alla crematistica. Per Aristotele l'economia è l'arte del guadagno tesa a procacciare i beni necessari alla vita, al raggiungimento della agiatezza e utili alla casa o allo Stato, per cui non è illimitata. Mentre la crematistica, altra maniera di guadagnare ricchezze, si poggia esclusivamente sul denaro, ritenuto principio e fine di ogni genere di scambio, pertanto non esiste alcun limite. Secondo Aristotele la confusione tra queste due fattispecie, che si intersecano, ha fatto ritenere, a molti, che lo scopo dell'economia sia solo l'accrescimento all'infinito del denaro. Duemila e trecento anni dopo la sua morte parrebbe sia rimasta in piedi la crematistica (oggi diremmo turbo-finanza) anche se tutti noi, per abitudine, parliamo generalmente di economia sovrapponendo i due concetti. Questo richiamo alle origini del pensiero occidentale è utile per dare un'idea di come si stiano muovendo i fondi pensione negoziali per dare forza all'economia “reale” nella accezione aristotelica, in un mondo sempre più dominato dalla “turbo-finanza” o crematistica come continuerebbe a chiamarla, oggi, Aristotele.

Si è visto in questi giorni come il sito di trading online Ro-

I fondi pensione offrono anche nell'immediato delle convenienze tangibili, e non solo per un lontano e incerto futuro

binhood sia assurto alle cronache dopo che gli investitori su Wallstreetbets hanno fatto perdere miliardi di euro a un hedge fund utilizzando questo broker online per mettere a segno un rialzo del 400% in pochi giorni di un'azione. Robinhood è la piattaforma più utilizzata (negli Usa) dai millennial traders: promette il “trading libero” e la “democratizzazione” del mercato, però sposa in toto la turbo-finanza, ovvero l'infinito accumulo di denaro, che non tiene per niente conto delle dinamiche dell'economia reale. Cosa è meglio per il futuro del mondo occidentale? Investire in economia “reale” oppure puntare tutto sul trading inseguendo il “dio denaro”? La risposta non è scontata, dato che a seconda dell'età anagrafica ci sarebbero scelte diverse. Ai più giovani va, comunque, ricordato che la ricchezza del mondo in cui vivono, e sulla quale possono “tradare” (in gergo finanziario è l'italianizzazione di trading), non è stata frutto di speculazione finanziaria ma di lavoro e fatica di una generazione che, dopo la seconda guerra mondiale, si è rimboccata le maniche e ha rimesso in piedi il nostro Paese.

Oggi, dopo varie crisi finanziarie e a causa della pandemia, ci troviamo in una situazione simile a quella del primo dopoguerra, dove ci fu la necessità di fare scelte precise per ri-



nascere e ripartire dopo la distruzione totale dell'Europa. Non a caso l'Unione europea sta mettendo in campo il piano Next Generation Eu (da noi viene chiamato Recovery Fund), che offre l'opportunità di alimentare investimenti utili all'economia reale: il cosiddetto debito buono. In questo contesto anche i fondi pensione negoziali possono fare la loro parte per sostenere il futuro delle prossime generazioni, investendo in modo oculato in progetti che garantiscano uno sviluppo sostenibile dell'economia soprattutto nel lungo termine. Infatti, giova ricordare che i fondi pensione non sono nati per alimentare le speculazioni e veloci arricchimenti ma servono come volano per mantenere costante il livello di reddito anche quando non si lavorerà più.

Difficile da far comprendere ad un giovane l'utilità di aderire ad un fondo negoziale, tenuto conto che ha tutta la vita davanti ed è alla ricerca di convenienze immediate. Per inciso, i fondi pensione, comunque, offrono anche nell'immediato delle convenienze tangibili, e non solo per un lontano e incerto futuro. La più importante delle convenienze immediate è la fiscalità di vantaggio, che consente la deducibilità dal reddito dei conferimenti al fondo fino a 5.164,57 euro annui. Ciò significa la possibilità di ottenere una restituzione quasi immediata (l'anno successivo) della somma equivalente alla percentuale dell'aliquota marginale. Per capirci: se si versano 1.000 euro al fondo, lo Stato ne restituisce 270 nel caso in cui la aliquota marginale Irpef sia del 27%. Se fosse del 38 per cento gli euro restituiti sarebbero 380, e così via. Ma vi è di più. Con l'iscrizione volontaria si percepisce anche la quota del contributo paritetico versata dal datore definita in base alla contrattazione collettiva di riferimento, quindi si incamerano dei denari che altrimenti rimarrebbero a disposizione del datore di lavoro.

Tornando agli investimenti è utile sapere che il 46,6 per cento dei fondi pensione ha già intrapreso la via dei cosiddetti investimenti alternativi in economia re-

ale. Le motivazioni di tale orientamento derivano dalla presa di coscienza che serve una maggiore diversificazione nei portafogli ma anche dal fatto che c'è una concreta contribuzione per la riduzione della volatilità dei comparti nei quali vengono inseriti. I risultati di gestione dimostrano come i fondi che hanno già investito nell'economia reale rispetto a quelli che si sono basati solo sugli investimenti tradizionali in azioni ed obbligazioni. La media del rendimento dei comparti bilanciati dei fondi negoziali del settore trasporti, Astri, Eurofer, Fondaereo, Previambiente, Prevaer, Priamo, riferita al solo 2020, è stata del 3,58 per cento, a fronte di una inflazione, rapportata al medesimo periodo, negativa dello 0,2 per cento. Nello stesso periodo di riferimento, in queste condizioni, il Tfr è stato rivalutato solo della componente fissa dell'1,5 per cento.

Per aumentare l'incisività dei fondi pensione nell'economia reale italiana, e quindi i rendimenti, Cassa Depositi e Prestiti e Assofondipensione, insieme al fondo italiano d'investimento Sgr, hanno annunciato pubblicamente il lancio del progetto "Economia Reale", nella convinzione di apportare benefici per i fondi pensione, i loro aderenti, e per tutta l'economia nazionale. Gli estensori del progetto ritengono che l'attuale contesto economico, delineatosi a seguito dell'insorgenza della crisi sanitaria, conferisca ulteriore valore al progetto, che rappresenta un significativo sostegno all'economia e che intende promuovere le migliori pratiche in tema di investimenti sostenibili e responsabili con impatto sulla tutela del lavoro e la promozione della previdenza complementare del nostro Paese, specialmente in questo momento di difficoltà per le imprese italiane. Il progetto prevede di raccogliere circa 500 milioni di euro da destinare alle piccole e medie imprese operanti in Italia che abbiano delle prospettive di crescita concrete e identificabili. Per evitare criticità non si prevede di investire in società che richiedano una ristrutturazione significativa o

abbiano in corso delle procedure concorsuali. Gli obiettivi sono di aiutare a creare dei "campioni" in grado di competere anche a livello ultra-nazionale attraverso processi di crescita organica e di migliorare il posizionamento strategico delle imprese anche attraverso il miglioramento della struttura manageriale.

Tenuto conto che il Pil italiano del 2020 ha subito una diminuzione dell'8,8 per cento, diventa urgente la necessità di incidere concretamente per far ripartire il sistema produttivo italiano. Il calo del Pil avrà dei riflessi anche sulle future pensioni. Il sistema contributivo prevede che i coefficienti di trasformazione del montante accumulato, per determinare la pensione pubblica, vengano rivisti ogni due anni in quanto collegati alla media mobile, quinquennale, del Pil italiano. A spanne il calo del Pil, fin qui noto, porterà a un calo delle future pensioni che si colloca tra il 2 e il 7 per cento. In generale si va dagli 8 euro al mese di un lavoratore trentenne che investe in un comparto a rischio medio-alto fino ai 188 euro di un dipendente sessantenne in un comparto a basso rischio.

Da questi dati si può dedurre che è urgente che i fondi pensione aumentino i loro investimenti nell'economia reale e che i lavoratori si iscrivano, al più presto, al fondo negoziale di riferimento. I primi per aumentare i rendimenti, i secondi per recuperare il differenziale negativo che si genererà tra la pensione pubblica e il loro ultimo stipendio, il cosiddetto tasso di sostituzione. Due piccioni con una fava. I fondi potranno sostenere e rafforzare l'economia italiana con investimenti utili alle prossime generazioni che, nel breve periodo, avranno anche il beneficio di un incremento della occupazione giovanile. Mentre nel lungo periodo i giovani di oggi iscritti ai fondi negoziali potranno continuare ad avere un potere di acquisto adeguato a sostenere le esigenze che la vita richiederà, dopo che saranno andati in quiescenza.

L'Italia alla guida del Women20: le proposte del sindacato



Francesca Di Felice
Responsabile Nazionale FIT-CISL
Coordinamento donne

Il W20 è una delle sezioni del G20, dedicato al tema della parità di genere e all'empowerment

Il 12 dicembre scorso si è svolto il passaggio del testimone del Women20 dall'Arabia Saudita, che ha presieduto il G20 dell'anno scorso, all'Italia, che quindi nel 2021 guiderà il forum delle economie più importanti del mondo sulla parità di genere.

Il gruppo del G20 è il vertice dei Capi di Stato e di Governo delle principali economie mondiali per promuovere l'internazionalità economica tenendo conto delle nuove economie in sviluppo. Il W20 è una delle sezioni del G20, dedicato al tema della parità di genere e all'empowerment. L'Italia coordinerà i lavori che porteranno a una serie di eventi pubblici mirati a costruire un documento finale con le raccomandazioni e il piano di azione per migliorare il mondo del lavoro femminile. Il W20 avrà un ruolo chiave per affermare il punto di vista delle donne, nell'obiettivo di realizzare una sostenibile ed equa ripresa, perseguendo la visione di considerare la parità di genere un punto cruciale e strategico delle agende dei governi, per aumentare il Pil e ridurre le disuguaglianze sociali.

Da situazione emergenziale, la pandemia si sta radicando in modo sempre più strutturale nella vita di tutti, costringendo a un cambiamento della vita e del lavoro e amplificando le problematiche già esistenti per le donne. Le criticità su cui intervenire dovranno riguardare la tutela e il sostegno dell'occupazione femminile con il miglioramento della conciliazione tra lavoro e famiglia, anche con la promozione della condivisione delle responsabilità familiari e il superamento del gap salariale. La pandemia ha causato il rientro tardivo al lavoro di molte donne, dovuto al perdurare delle chiusure parziali delle scuole e alle esigenze di gestire le quarantene dei figli. Molte hanno utilizzato i permessi o, nei casi in cui è stato possibile, hanno scelto di rimanere in ammortizzatore sociale, con importanti perdite economiche; altre hanno potuto usare lo smart working, con tutti i limiti di

una modalità di lavoro che non era pensata per l'emergenza pandemica e che, seppur consentendo la cura dei figli e degli anziani, le ha confinate tra le mura domestiche in una sorta di impegno senza soluzione di continuità tra famiglia, casa e lavoro. Molte lavoratrici hanno lasciato la loro occupazione e, se non si interverrà con politiche mirate, tante altre faranno la stessa cosa, con scarse possibilità di rientrare nel mercato del lavoro. Inoltre, il confinamento tra le mura domestiche ha determinato anche dal punto di vista psicologico situazioni frustranti causate dalla necessità di mettersi in secondo piano, magari posticipando la cura di sé stesse e, nella peggiore delle ipotesi, ha causato l'aumento di forme di violenza.

C'è un problema di diritti e di equità sociale che la presidenza italiana del W20 dovrà affrontare per rinnovare la sensibilità intellettuale e morale, contrastando i pregiudizi e gli stereotipi

Questi solo alcuni dei temi su cui intervenire, contenuti nel documento elaborato dal Coordinamento donne Cisl e consegnato alle rappresentanti italiane del W20 nella fase di consultazione con gli organismi della società civile, iniziata nel mese di gennaio. C'è un problema di diritti e di equità sociale che la presidenza italiana dovrà affrontare per rinnovare la sensibilità intellettuale e morale, contrastando i pregiudizi e gli stereotipi. Gli obiettivi principali della presidenza italiana saranno quelli di costruire una road map sulle questioni femminili per contribuire alla ricostruzione sociale, economica e ambientale, stimolando i governi ad investire adeguatamente sull'empowerment delle donne con piani di azione concreti, per far in modo che queste non debbano scegliere tra famiglia e lavoro, che possano avere un welfare

sempre più su misura delle loro esigenze e vivere senza la paura della violenza e delle molestie.

Il prossimo passo del W20 a presidenza italiana sarà il 22 e 23 febbraio, quando si darà inizio ai lavori per la preparazione del documento finale, che sarà consegnato ai capi di governo durante il summit mondiale che si svolgerà a Roma dal 13 al 15 luglio 2021. Come sempre vi terremo aggiornati.



Sicurezza sul lavoro: un fattore essenziale, non un costo

L'impegno della Fit-Cisl Campania a tutela degli operatori dei Servizi ambientali

Un buon lavoro è un lavoro sicuro. Non c'è dubbio che la sicurezza rappresenti, da sempre, un anello indispensabile all'interno della catena del lavoro. Questo è purtroppo un tema che pericolosamente passa ancora oggi troppo spesso in secondo piano ed è generalmente sottovalutato dalle aziende. Si è soliti dedicare spazio a questa tematica solo quando si verificano eventi spiacevoli, ai quali ormai non si può porre più rimedio. Bisognerebbe, invece, affrontarli nel quotidiano al fine di azzerarli.

Ci rammarica sottolineare che questi eventi sono ancora molto numerosi nelle realtà lavorative della nostra Regione Campania; basti pensare alle tragedie che hanno colpito il comparto portuale, quello ferroviario e i servizi ambientali negli ultimi tempi. Il periodo storico che stiamo vivendo ha fortemente danneggiato il mercato del lavoro. Le lavoratrici e i lavoratori, ancora una volta, sono stati vittime della poca importanza data alla sicurezza sul lavoro da parte delle aziende. Molte delle quali non sono state in grado nemmeno di fornire i Dpi (dispositivi di protezione individuale) essenziali per fronteggiare la pandemia. Se fino a pochi mesi fa l'attenzione per la sicurezza sul lavoro all'interno di un'azienda doveva essere altissima, oggi, ai tempi del Covid-19, deve diventare la priorità assoluta.

La Fit-Cisl Campania è intervenuta a tutela dei lavoratori sollecitando tutte le aziende dei Servizi ambientali della Regione all'adeguamento al Dpr 254/2003 "Regolamento recante la disciplina dei rifiuti sanitari a norma dell'articolo 24 della legge 31 Luglio 2002, n. 179". Nello specifico, al fine di salvaguardare la salute delle lavoratrici e dei lavoratori e di impedire la diffusione del virus, ritenevamo doveroso considerare i rifiuti provenienti dalle abitazioni dove soggiornavano soggetti positivi al tampone al pari di quelli generati dalle strutture sanitarie; pertanto abbiamo chiesto alle aziende del settore di organizzarsi per una gestione straordinaria. Vista la "specialità" di questi rifiuti è

L'ambiente lavorativo deve essere rispettato a tutti i livelli con la partecipazione attiva e sinergica di istituzioni, aziende e lavoratori



necessario, per gli addetti alla raccolta, adottare metodologie e strumenti adeguati, seguiti anche da una collocazione opportuna dei rifiuti in aree di stoccaggio diverse e isolate da quelle comuni. Cautele essenziali: la prevenzione rappresenta una delle colonne portanti della sicurezza.

La cultura della prevenzione si crea innanzitutto con la formazione e l'informazione. Ogni azienda che abbia almeno un dipendente nel proprio organico deve necessariamente prevedere tale politica e provvedere alla sua corretta realizzazione. Affinché l'attività di prevenzione venga eseguita in maniera soddisfacente, si ritiene necessario che ogni impresa effettui la valutazione di tutti i rischi, nessuno escluso. Ma non sempre è così: in troppi casi si dà precedenza assoluta alla produttività. Il mantenimento dei luoghi di lavoro a norma di sicurezza viene visto come un ostacolo ai fini del guadagno, come un costo da sottrarre agli investimenti. Ma questa considerazione non è corretta: la sicurezza sul lavoro non solo permette di diminuire il rischio di infortuni ma garantisce anche un flusso continuo di lavoro che, non essendo rallentato da condizioni di pericolosità, genera un automatico aumento di produttività.

Non possiamo più accettare passivamente che proprio i lavoratori che muovono il mercato produttivo dell'intera società siano, troppo spesso, le vittime di sistemi più grandi, fatti di interessi e avidi guadagni. L'ambiente lavorativo deve essere rispettato a tutti i livelli con la partecipazione attiva e sinergica di istituzioni, aziende e lavoratori stessi attraverso un sistema di diritti, responsabilità e doveri. Tutelare la salute dei lavoratori vuol dire tutelare il lavoro.

*Felicia Inghilterra
Staff FIT-CISL Campania*

Patto per il lavoro e il clima, una firma sul nostro futuro

Un passo verso lo sviluppo sostenibile della regione: ora lavoriamo al Patto per il tpl

Il Patto per il lavoro e il clima è un accordo fondamentale per orientare le scelte di sviluppo dell'Emilia Romagna e garantire la tenuta sociale e la sostenibilità ambientale del territorio, mettendo al centro la difesa dell'occupazione e la qualità del lavoro.

In una situazione difficile e di crisi dovuta alla pandemia, Cgil, Cisl e Uil Emilia Romagna hanno sottoscritto con la Regione il Patto che in prospettiva ridisegna un futuro diverso per il territorio. Con la sottoscrizione nasce un percorso comune tra le parti sociali e le istituzioni che crea le basi per un progetto che migliorerà la qualità della vita di lavoratrici e lavoratori, pensionate e pensionati. Di fatto il Patto impegna le parti a contrastare le diseguaglianze, a ridurre le distanze fra le persone, le comunità e le aree territoriali, ricucendo il più possibile la crisi in atto, con investimenti significativi sulle persone, nel welfare, nella sanità pubblica, nell'innovazione tecnologica e digitale, nella scuola, nella formazione e nelle eccellenze della manifattura presente in regione.

Il Patto impegna le parti a contrastare le diseguaglianze, a ridurre le distanze fra le persone, le comunità e le aree territoriali

non può determinare arretramenti del sistema, anzi deve produrre scelte che ne rafforzino qualità, capacità, numero di utenti trasportati.

Il Patto per il lavoro e il clima sarà propedeutico alla sottoscrizione del nuovo Patto per il trasporto pubblico locale in Emilia Romagna, da noi fortemente voluto, con una visione strategica di una nuova mobilità che deve avere a riferimento la sharing economy, un modello di sviluppo orizzontale, democratico e collaborativo che contribuisca a contrastare le emergenze sociali, ambientali, economiche presenti nella nostra società.

La Regione Emilia Romagna si è sempre contraddistinta per una alta qualità dei servizi di trasporto pubblico e per la scelta di investire in esso importanti risorse, di valorizzare il ruolo delle aziende pubbliche

di trasporto del territorio, di innovare le strutture di programmazione e di controllo con grande attenzione alla tutela e promozione dei diritti di lavoratrici e lavoratori del settore, con l'obiettivo di aumentare la capacità di trasporto pubblico in alternativa all'utilizzo dell'auto privata.

Il nuovo Patto per il tpl in Emilia Romagna avrà lo scopo di rilanciare il ruolo della Regione come agente regolatore e aggregatore del sistema, per realizzare in tempi brevi l'Agenzia unica regionale della mobilità, insieme al completamento del percorso di aggregazioni/fusioni societarie finalizzato alla semplificazione gestionale e all'abbattimento dei costi di governance societari con l'obiettivo di arrivare a un'azienda unica del trasporto pubblico locale, garantendo e rafforzando nella gestione e nella governance la rappresentanza territoriale, valorizzando le peculiarità presenti e le sperimentazioni avviate. Tutte scelte per cui come Fit-Cisl Emilia Romagna ci battiamo da tempo.

Ovviamente vi terremo aggiornati sul procedere del progetto.

*Aldo Cosenza
Segretario Generale FIT-CISL Emilia Romagna*



Per le opere infrastrutturali, il Patto condivide la necessità di investire le risorse per attuare le opere funzionali al nostro sistema produttivo e alle transazioni da avviare sotto il profilo della sostenibilità economica, sociale e ambientale, contrastando il consumo di suolo. A tal fine è stato condiviso un metodo per stabilire le priorità di realizzazione delle opere infrastrutturali: la connessione delle aeree interne periferiche alle città e la funzionalità delle opere, privilegiando il passaggio alla mobilità su ferro. Importante è stato inserire nel testo questi passaggi che ritengono la mobilità di persone e merci quale elemento strategico per lo sviluppo, l'ambiente, la qualità della vita, il modello di società. E l'emergenza Covid-19

Sindacato di prossimità: come raggiungere le nuove periferie

La pandemia ha spinto verso la frammentazione sociale, creando nuove zone di marginalità

«**D**obbiamo essere nei luoghi dove il lavoro è sottopagato e nelle periferie urbane». Così da tempo, con lungimiranza, Annamaria Furlan ha posto l'attenzione verso quei lavoratori di cui non tutti percepiscono la presenza, che con difficoltà giungono a emergere riuscendo a dire "io esisto" prima ancora di far valere i propri diritti. E noi come Fit-Cisl Friuli Venezia Giulia, insieme alla Fit nazionale, non ci tiriamo indietro e raccogliamo l'invito della Segretaria generale.

Nella società moderna, altamente connessa e spinta a una forte omologazione, è giusto chiedersi cosa siano però le periferie. Sicuramente non sono più soltanto il luogo geografico ai bordi delle città. Né la questione riguarda solo le fasce di lavoratori economicamente più deboli. Le periferie sono molto più vicine di quanto potessimo fino a pochi anni fa immaginare. Spesso gli abitanti di queste periferie si trovano nell'uscio a fianco al nostro.

La Cisl, prima fra tutte, per vocazione storica e culturale, si è posta il problema di come raggiungere queste nuove periferie, a cominciare da quelle del lavoro. La nostra economia è ancora fortemente caratterizzata dal precariato, dai lavori atipici e sottopagati. Nel 2021 ancora realtà drammatiche come caporalato, lavoro nero e uso improprio delle partite Iva. I metodi che in alcune aziende vengono adottati, basati sul controllo cronometrico di ogni gesto, ricordano il fordismo prima maniera piuttosto che il concetto di industria 4.0.

La pandemia ha spinto verso una frammentazione sociale tale da causare l'insorgere di nuove periferie. Molti di coloro che vi abitano non si sentono più parte della forza propulsiva che ha portato l'umanità al progresso non solo economico, ma anche - soprattutto - culturale e valoriale. Lo si nota maggiormente nel lavoro femminile che oggi, a causa della crisi pandemica, è posto ancora più fortemente in soggezione, economica e non, da una cultura di genere non ancora matura, ma che bisticcia con definizioni come quelle di quote rosa, quando l'unico concetto di valore dovrebbe essere quello del merito.

La digital transformation ha fatto emergere nuove forme di lavoro che a pieno titolo rientrano nel concetto di nuove periferie. Pen-

siamo al mondo che gravita attorno alle piattaforme di delivery, sia food che cargo. Rider e driver per troppo tempo sono stati l'elemento in ombra della famosa Gig Economy, la base della piramide: su di loro grava tutto il peso di questi nuovi modelli di business, senza che però possano dividerne i benefici. Lavorando spesso in condizioni precarie, privati del contratto di riferimento che ne specifichi sia i diritti che i doveri, avendo come unico interlocutore la disumanità di una app per smartphone.

Come rimettere al centro la persona? Questa è una sfida con la quale il sindacato moderno si dovrà confrontare e che la Cisl ha cominciato già da tempo a fare sua

Questo ultimo anno ci mette di fronte a ulteriori nuove forme di periferia. L'uso spinto degli ammortizzatori sociali e dello smart working, se pur ha permesso di salvaguardare redditi e posti di lavoro, ci impone di pensare a nuove forme di inclusione che permettano di cancellare il sempre più crescente isolamento che vivono i lavoratori.

A questo punto bisogna chiedersi come raggiungere queste periferie e che tipo di dialogo instaurare. Quali strumenti mettere in campo? Che tipo di linguaggio usare? Come riuscire a fare sentire tutti questi lavoratori parte integrante di una società che punti sia alla crescita personale che al benessere collettivo? Come armonizzare centro e periferia in modo tale che tutti si sentano parte della stessa collettività? Insomma come rimettere al centro la persona? Questa è una sfida con la quale il sindacato moderno si dovrà confrontare e che la Cisl ha cominciato già da tempo a fare sua.

Per questo motivo nella nostra regione siamo partiti con un progetto di proselitismo che ha molteplici obiettivi. A cominciare dal coinvolgimento di giovani lavoratori e lavoratrici. Lo scopo è quello di costruire un nuovo concetto di prossimità con i lavoratori, oramai abituati a tutti gli strumenti social esistenti. Portando i servizi Cisl all'interno del Porto di Trieste e investendo sulla presenza sia nelle sedi di Trieste che Udine, garantiremo anche una presenza costante in Alto Friuli. Come Fit-Cisl Friuli Venezia Giulia, questo per noi è solo un passo in avanti di molti che seguiranno. Perché "Noi Cisl siamo".

*Antonio Pittelli
Segretario Generale FIT-CISL Friuli Venezia Giulia*

L'economia italiana attende la ripresa. Con 2 incognite

Geivù

Alla fine del 2019, l'economia italiana presentava evidenti segnali di stagnazione. A partire da fine febbraio 2020, il dilagare dell'epidemia di Covid-19 e i conseguenti provvedimenti di contenimento decisi dal Governo hanno determinato un impatto profondo sull'economia, alterando le scelte e le possibilità di produzione, investimento e consumo.

Per monitorare lo stato di salute della nostra economia l'Istat ha messo in atto numerose e coordinate attività per fornire informazioni utili a valutare gli impatti economici del Covid-19, predisponendo e diffondendo nuove basi di dati e analisi. In particolare, è stato offerto un quadro costantemente aggiornato del numero di imprese e di occupati coinvolti dai successivi provvedimenti di lockdown, congiuntamente alle caratteristiche strutturali delle imprese e alla loro dimensione e risultati economici.

**Per l'Italia si prevede
– in base ai dati fin qui
disponibili – una marcata
contrazione del Pil
nel 2020 (-8,9%)
e una ripresa parziale
nel 2021 (+4,0%)**

Previsioni di ritorno alla crescita nel 2021 condizionate dal fattore Covid e dai primi esiti del Recovery Plan

(-7,5 punti percentuali); anche l'apporto della domanda estera netta e della variazione delle scorte risulterebbero negativi (rispettivamente -1,2 p.p. e -0,2 p.p.).

Nel 2021, il contributo della domanda interna tornerebbe positivo (+3,8 p.p.), così come quello della domanda estera netta (+0,3 p.p.) mentre le scorte fornirebbero un marginale contributo negativo (-0,1 p.p.). Nel biennio di previsione, l'evoluzione in termini reali della spesa delle famiglie e delle ISP e quella degli investimenti registrerebbero una forte contrazione nell'anno corrente (rispettivamente -10,0% e -10,1% nel 2020) con un incremento del 4,5% e del 6,2% nel 2021; la spesa delle AP aumenterebbe con intensità differenziate nei due anni (+2,0% e +0,1%).

L'evoluzione dell'input di lavoro, misurato in termini di Ula (Unità lavorative anno), seguirebbe quella del Pil, con un'ampia riduzione nel 2020 (-10,0%) e una ripresa parziale nel 2021 (+3,6%). L'andamento del mercato del lavoro risentirebbe del processo di ricomposizione tra disoccupati e inattivi oltre che della progressiva normalizzazione dei provvedimenti a sostegno dell'occupazione. Nel 2020, secondo le stime ancora provvisorie, il tasso di disoccupazione diminuirebbe (9,4%) per poi tornare a crescere nel 2021 (11,0%). L'andamento del deflatore della spesa delle famiglie residenti è atteso rimanere stabile nell'anno corrente per poi mostrare una moderata crescita nel 2021 (+0,6%).

L'attuale quadro previsivo risulta fortemente condizionato dall'evoluzione dell'emergenza sanitaria e dalla disponibilità e dalla tempistica di somministrazione del vaccino. Allo stesso tempo la definizione delle misure legate al Recovery and Resilience Facility Program potrebbe rappresentare un ulteriore e robusto stimolo agli investimenti.



Analogamente ai principali partner europei, per l'Italia si prevede – in base ai dati fin qui disponibili – una marcata contrazione del Pil nel 2020 (-8,9%) e una ripresa parziale nel 2021 (+4,0%). Nel 2020 la caduta del Pil è stata determinata prevalentemente dalla domanda interna al netto delle scorte

Mezzo pianeta senza tutele, l'allarme della Caritas



Giulia Dellepiane
g.dellepiane@cisl.it

Don Francesco Soddu: «La pandemia sta peggiorando la situazione. La priorità è dare lavoro»

«Il 55% di persone nel mondo oggi vive senza alcuna tutela sociale e la pandemia sta peggiorando la situazione. Hanno perduto i diritti umani fondamentali come quelli dell'accesso al cibo, alla salute, al lavoro dignitoso, e si ritrovano privi di ogni tipo di protezione e ancora più vulnerabili». È l'allarme lanciato da **don Francesco Soddu**, Direttore di **Caritas Italiana**, che prosegue: «Così accade in America Latina, in India, in alcuni paesi dell'Asia del Medio Oriente, dei Balcani e dell'Europa dell'Est, mentre l'Africa purtroppo potrebbe presto riconfermare il triste primato della disperazione. Più di un miliardo di persone lottano per la sopravvivenza, un miliardo e seicentomila bambini e ragazzi hanno smesso di andare a scuola e molti non vi torneranno».

Una tragedia che si espande, dunque.

«Sì, è ancora presto misurare il reale impatto di quanto è avvenuto e sta avvenendo, nei Paesi del "sud globale", ma anche nelle nostre società ricche e industrializzate. Papa Francesco già nella scorsa estate ha evidenziato quello che "è e sarà un problema della post-pandemia: la povertà, la mancanza di lavoro", sottolineando che "ci vuole tanta solidarietà e tanta creatività per risolvere questo problema"».

Ci può fare qualche esempio concreto?

«Il lavoro è la questione prioritaria ed urgente, soprattutto là dove vi è un'economia informale e dipendente dal mercato globale, dove mancano i sistemi di protezione sanitaria e sociale. Sono tante le testimonianze che ci giungono dai diversi Paesi dove siamo impegnati. Aisha in Bangladesh si è trovata da un giorno all'altro senza lavoro, la sua piccola impresa tessile è senza ordinativi dalle grandi aziende europee. Ibrahim in Libano non può più vendere i suoi prodotti di ortofrutta al mercato perché è chiuso. Fatima, lavoratrice domestica emigrata in Libano, buttata fuori dalla famiglia dove lavorava. Pedro in Perù che vendeva artigianato ai turisti ed ora non sa che fare. Tutti e tutte senza possibilità di cassa integrazione

o redditi di emergenza. Il lockdown ha messo in evidenza la fragilità del sistema. Sono pochi i settori che hanno resistito all'impatto dell'emergenza. Due tra tutti, quello dell'alimentazione, necessario alla vita, e quello delle armi, che produce morte».

«Fondamentale, accanto agli aiuti materiali, è stato, è e continuerà ad essere lo stile Caritas di ascolto e di relazione che aiuta le persone a non avvertire il senso di abbandono, a rafforzare la propria autostima e a trovare il coraggio per andare avanti»



Secondo lei la pandemia ha accentuato l'egoismo o la solidarietà tra gli Stati? Cosa occorrerebbe fare per superare insieme l'emergenza?

«Il Papa nella sua ultima enciclica "Fratelli tutti" evidenzia che ci siamo ricordati che nessuno si salva da solo, che ci si può salvare unicamente insieme. La pandemia deve essere occasione di ripensamento della comunità internazionale affinché si avviino politiche globali più inclusive ed eque, centrate sulla dignità della persona umana. A partire dall'accesso ai vaccini fino ad arrivare alla cancellazione / ristrutturazione del debito dei paesi poveri».

Qual è il ruolo che la Caritas sta svolgendo e intende svolgere per aiutare i più poveri nel mondo nel presente e nell'immediato futuro?

«Fondamentale, accanto agli aiuti materiali, è stato, è e continuerà ad essere lo stile Caritas di ascolto e di relazione che aiuta le persone a non avvertire il senso di abbandono, a rafforzare la propria autostima e a trovare il coraggio per andare avanti. Il desiderio è quello di essere stimolo affinché tutti, singoli e comunità, possano vivere una reale e appassionata attenzione a chi è nel bisogno e di essere segno di una Chiesa in uscita che prova ad essere lievito anzitutto nelle comunità per "stringere legami di unità, di progetti comuni, di speranze condivise" come auspica Papa Francesco, costruendo insieme un futuro in cui ciascuno può sentirsi parte di un progetto che ha contribuito a scrivere».

Per maggiori informazioni e per sostenere i progetti è consultabile il sito Caritas.it

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
fitumbria@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



Guarda il video!





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)