

La VOCE dei trasporti

N. 3 | Marzo 2021

LXXI anno dalla fondazione



Tra il dire e il fare c'è di mezzo il vaccinare



FIT-CISL
FEDERAZIONE ITALIANA TRASPORTI

CONCORSO "NICO PIRAS"

ALL'INTERNO
L'INSERTO STACCABILE

SONOSTATOIO
INSIEME CONTRO IL MALTRATTAMENTO DEI MEZZI PUBBLICI

Poste Italiane spa - spediz. in a.p. DL.353/03 (conv.L.46/04) art. 1 comma 1, DCB Roma. Autoriz. del Trib. di Roma n. 350 del 16/06/1987. Una Copia € 0,51

Sara Caputo



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 3 - Marzo 2021



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

Direttore: Salvatore Pellicchia

Direttore Responsabile: Giulia Dellepiane

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

Impaginazione e grafica: Fabio Grassini

Editore: La Rotaia Srl

Direzione, Redazione, Amministrazione:

Via A. Musa, 4 - 00161 Roma

Tel. 06 44286307 - Fax 06 44286361

fit@cisli.it

Stampa e distribuzione

Tipografia Facciotti Srl

Vicolo Pian Due Torri, 74 - 00146 Roma

Tel. 06 55260900

Registrazione al tribunale di Roma

n. 350 del 16/06/1987

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

Chiuso in redazione il 30/03/2021

Finito di stampare nel mese di Aprile

Tiratura: 28.000 copie

Editoriale

2 Tra il dire e il fare c'è di mezzo il vaccinare

In Evidenza

6 Treu: «Più digitale e meno colli di bottiglia per i trasporti»

8 Salvare il trasporto aereo per far volare la ripresa

10 Per i porti un rinnovo contrattuale che guarda lontano

12 Raggiungere i traguardi dell'Agenda 2030: l'Italia procede a rilento

Mobilità

14 Fsi: riconoscimenti ai lavoratori e Protocollo sugli appalti

16 Tpl da riformare: obiettivo più vicino, sindacato in campo

18 Treni Covid-free: prima degli annunci proteggere il personale

19 Pnrr, per Rete ferroviaria italiana un treno da non perdere

20 Ue: nell'Anno della ferrovia ribadiamo il no al dumping

Logistica integrata - Ambiente

21 Gestione dei rifiuti, con il Pnrr si può fare di più

23 Dopo lo sciopero Amazon: mobilitazione per rinnovare il ccnl

Trasporto aereo marittimo e Portualità

25 Moby naviga a vista, la Fit-Cisl vuole fare chiarezza

27 Morti sul lavoro, dalle parole ai fatti. Anche nei porti

29 Aeroporti Ue, la Commissione fa il punto con le parti sociali

Viabilità

30 Pnrr e manutenzione stradale, chance che non sprecheremo

Politiche sociali, partecipazione e sicurezza

31 Pensioni, la Rita può migliorare la vita. Ma pochi lo sanno

Generi e generazioni

33 8 marzo: giornata da riempire non di mimose ma di contenuti

Regioni

35 Lazio

“Nessuno resti solo”: Befana tardiva per i bimbi di Amatrice

36 Lombardia

Aeroporti milanesi in crisi, più tutele dall'intesa con Sea

37 Puglia

Ferrovie del Sud Est: dalle difficoltà alle opportunità

Opinioni e Colloqui

38 Il turismo dopo il Covid-19: una filiera da ripensare

39 Quei “Gesti Gentili” che commuovono gli operatori ecologici

Tra il dire e il fare c'è di mezzo il vaccinare

Una Pasqua nel segno del Covid. Con vaccini e Pnrr si potrà ripartire. Ma non dovremo sbagliare strada



Salvatore Pellecchia
Segretario Generale FIT-CISL

La Pasqua 2021 sarà inevitabilmente tinta di rosso. Il colore che tutti ormai siamo abituati ad associare al livello di rischio Covid più alto, per le regioni o per singole province o comuni. Dal 3 al 5 aprile l'intero territorio nazionale sarà in fascia rossa e sarà quindi soggetto alle misure anti-contagio più rigide: una scelta governativa dolorosa ma giustificata dall'esigenza di evitare che i pranzi di Pasqua o le gite di Pasquetta favoriscano la diffusione del virus, già influenzata dalle famigerate varianti inglese, brasiliana e sudafricana. A partire dal 3 marzo il numero dei contagi giornalieri in Italia ha superato quasi quotidianamente quota 20mila. Dall'inizio del mese, sempre nel nostro Paese, il numero dei morti per Covid non è mai sceso sotto i 200 al giorno – il 16 marzo ha sfondato addirittura quota 500. Di questi tempi, un anno fa, l'Italia era appena piombata nell'incubo Covid: il 9 marzo 2020 l'allora presidente del Consiglio Giuseppe Conte annunciava il lockdown generale in tutto il Paese. La tentazione, a distanza di oltre 12 mesi, può essere quella di reagire alle nuove limitazioni pensando che i sacrifici siano serviti a poco o a niente. Ma si tratterebbe di un lamento infondato, per quanto istintivamente comprensibile.

Se da un lato “non è andato tutto bene”, per un altro verso no, “non è stato tutto inutile”. Il 18 marzo 2020, una colonna di mezzi militari aveva attraversato la città di Bergamo per trasportare in tutta Italia le salme dei morti per Covid che il cimitero cittadino non riusciva più a gestire. Un'immagine indelebile che basta, da sola, a marcare la differenza tra ieri e oggi.

L'Italia, pur tra cedimenti e passaggi a vuoto nelle scelte collettive e nei comportamenti dei singoli, ha resistito all'avanzare della pandemia. E ora può immaginare l'uscita dal tunnel grazie alla campagna vaccinale. È un messaggio di speranza che il Premier Draghi ha tenuto a enfatizzare. E che ha trovato una sponda forte nel piano vaccinale elaborato dal nuovo Commissario per l'Emergenza Covid, Francesco Paolo Figliuolo. Vaccinare almeno l'80% della popolazione italiana – poco meno di 51 milioni di persone – entro il mese di settembre, una soglia che garantirebbe una sostanziale immunità di gregge, non è una vaga previsione ma un numero messo nero su bianco nel piano firmato da Figliuolo. Un traguardo da raggiungere a colpi di 500mila iniezioni al giorno, il triplo della media ottenuta nella settimana dall'8 al 14 marzo. L'accelerazione pianificata dal Commissario Figliuolo è stata frenata dal controverso stop ai vaccini AstraZeneca anche nel nostro Paese. L'alt ai vaccini anglo-svedesi si è reso necessario per scelta prudenziale dopo una serie di morti per trombosi collegabili, almeno temporalmente, alla somministrazione di dosi di AstraZeneca. Un giallo che l'Agenzia europea per il farmaco ha chiuso: il siero anglo-svedese è sicuro ed efficace, con benefici superiori ai rischi. E il vaccino non può essere considerato la causa delle morti sospette. Anche in Italia, dopo quattro giorni di stop, le vaccinazioni con AstraZeneca sono quindi ripartite.

Il piano deve correre

Recuperare il terreno perduto nella progressione vaccinale, e farlo nel più breve tempo possibile, è fondamentale non



Sede FIT-Cisl Nazionale
Bandiere a mezz'asta, il 18 marzo 2021, in occasione
della Giornata nazionale in memoria delle vittime
dell'epidemia di coronavirus.

solo sul piano sanitario: completare il piano di Figliuolo è propedeutico alla ripresa. In un contesto economico mondiale squassato dall'irruzione della pandemia, anche l'Italia sta pagando costi altissimi. Ma alcune categorie stanno sopportando il peso più di altre. Il rapporto Ipsos-Flair presentato al Cnel il 17 marzo racconta l'assottigliamento subito dal ceto medio: prima della pandemia costituiva il 40% della popolazione. Una percentuale ora scesa a quota 27. La paura e l'attesa sono i due sentimenti dominanti. È stato invece l'Istat, all'inizio di marzo, ad avvisare che nel 2020 un milione di persone in più ha fatto il proprio ingresso nella zona della povertà assoluta. Nel 2020 le famiglie in povertà assoluta sono oltre 2 milioni (il 7,7% del totale, +335mila), mentre il numero complessivo di individui che vivono questa triste condizione è pari a circa 5,6 milioni (9,4% contro il 7,7 dell'anno precedente).

Crisi, ma non per tutti

Le cose però non vanno male per tutti: a

fronte di chi peggiora ci sono altri – privati o imprese – che festeggiano. Non sorprende trovare in questa seconda schiera le multinazionali farmaceutiche. Solo nel 2021 si venderanno nel mondo almeno dieci miliardi di dosi di vaccini, che porteranno ai gruppi di Big Pharma tra 120 e 150 miliardi di dollari di ricavi in più, ha calcolato Federico Fubini sul "Corriere della Sera" del 17 marzo. Altrettanto prevedibile l'ascesa di Big Tech: nel quarto trimestre 2020, Amazon ha fatto registrare profitti e fatturato record su scala globale. In Europa la crescita del gigante del commercio online è inarrestabile: dai 981 milioni di euro di utile conseguiti nel 2019 si è passati ai 2,2 miliardi di euro del 2020 (+124%).

Anche in Italia Amazon cresce ed espande le proprie attività: il colosso dell'e-commerce aprirà un centro di distribuzione a Civate al Piano, in provincia di Bergamo. Sarà un investimento da 120 milioni di euro che frutterà la creazione di 900 posti di lavoro a tempo indeterminato nei primi

tre anni. Una buona notizia, certo. Ma da Amazon arrivano anche segnali negativi: l'indisponibilità dell'azienda al confronto con le rappresentanze dei lavoratori su regole e tutele previste dal contratto collettivo di riferimento – quello della Logistica, Trasporto merci e Spedizioni - ci ha costretto a proclamare, insieme a Filt-Cgil e Uiltrasporti, lo sciopero generale di lunedì 22 marzo per i dipendenti diretti dei magazzini e degli hub e per tutta la filiera Amazon in Italia. Il primo sciopero della multinazionale in Italia e, forse, nel mondo che ha fatto conoscere al grande pubblico cosa si cela dietro agli accattivanti e patinati spot pubblicitari: un'azienda che, pur dichiarando «il benessere dei nostri dipendenti, dei nostri fornitori e dei nostri clienti è al primo posto» continua a privilegiare, esasperatamente, il profitto e non prevede nell'organigramma italiano una figura con compito esclusivo di responsabile delle relazioni sindacali e del lavoro. Un'azienda che è presente in Italia da una decina di anni e che, proponendo agli italiani merce a basso



costo, fra l'incertezza generale, è riuscita ad abbassare anche il livello dei diritti delle lavoratrici e dei lavoratori. Una tendenza che, partendo dallo storico e riuscito sciopero del 22 marzo 2021, dobbiamo necessariamente cominciare a invertire promuovendo accordi che riconoscano il valore del lavoro e che considerino le lavoratrici e i lavoratori come persone e non come automi.

La fiducia rispetto al futuro

Spunti in chiaroscuro arrivano dagli indicatori economici e finanziari. L'Associazione delle banche italiane ha stimato che sui conti correnti e sui depositi degli italiani sono collocate somme superiori all'intero prodotto interno lordo: 1.737 miliardi. Questo trend si è rafforzato anche nell'anno della pandemia: nel 2020 i depositi bancari sono cresciuti dell'11%, per un risparmio totale di 160 miliardi, secondo i calcoli della Banca d'Italia. Positiva la crescita della ricchezza nel nostro Paese, negativo il fatto che – per molte ragioni – queste risorse non vengano investite in progetti per far ripartire l'Italia, come ha recentemente osservato Ferruccio De Bortoli. Di dare slancio alla ripartenza c'è davvero bisogno. L'Istat ha rilevato che nel quarto trimestre del 2020 il prodotto interno lordo è diminuito dell'1,9% rispetto al trimestre precedente e del 6,6% nei confronti del quarto trimestre del 2019. Tuttavia l'agenzia di rating Standard & Poor's prevede, per l'Italia, una ripresa della crescita economia pari al 5,3% nel 2021. Un dato che si basa però su uno scenario di normalizzazione della situazione sanitaria e di mantenimento dello stimolo di bilancio e monetario. Quindi anche su un uso efficace, da parte del Governo italiano, del programma di aiuti europei Next Generation Eu. Mentre attendiamo

che il Pil italiano torni a crescere, nel nostro Paese aumentano le domande di brevetti. A fotografare la crescita è l'Ufficio europeo dei brevetti. L'anno scorso le domande sono cresciute del 2,9% su base annua, raddoppiando il tasso di crescita (+1,5%) del 2019 e arrivando a un totale di 4.600 richieste. Una prestazione che colloca l'Italia al decimo posto nel mondo per domande presentate. L'ingegno italiano produce idee da brevettare, sui conti correnti e sui depositi ci sarebbero risorse per valorizzarle. Ma per passare da una fase all'altra c'è ancora molto da fare e, soprattutto, occorre restituire agli italiani un po' di fiducia nel futuro. È una delle sfide fondamentali che il Governo Draghi è chiamato ad affrontare.

La questione trasporti

A Palazzo Chigi e nelle sedi ministeriali i lavori sono in corso. Cantiere aperto – una metafora che, dati i ritardi italiani sulle grandi e piccole opere, dovrebbe essere di buon auspicio – anche dalle parti di Porta Pia, presso la sede del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili, come è stato significativamente rinominato. Il Ministro Enrico Giovannini, concordando sulla necessità di un confronto costante e periodico con i sindacati, ci ha illustrato un piano di azione condivisibile: ferrovie più veloci, gestione più efficiente della logistica, fonti rinnovabili nei porti, monitoraggio di ponti e viadotti con sistemi digitali. Sono tutti obiettivi verso i quali una spinta decisiva è attesa dal Piano nazionale di ripresa e resilienza. Il Pnrr, basato sugli aiuti europei e vincolato al via libera di Bruxelles, prevede investimenti per quasi 32 miliardi di euro nelle infrastrutture per la mobilità sostenibile, di cui la massima fetta (circa 28 miliardi) destinata a ferrovie e sicurezza stradale

4.0. Come abbiamo avuto modo di sottolineare dopo il confronto del 17 marzo, si tratta di intenti positivi, che vanno però concretizzati. L'apertura dei cantieri non può più essere solo una figura retorica. Gli obiettivi del Pnrr devono essere inoltre armonizzati con quelli dell'Agenda Onu 2030, incentrata sull'idea di sviluppo sostenibile, come è stato opportunamente rilevato dall'Asvis (Alleanza italiana per lo Sviluppo sostenibile). Giovannini, che dell'Asvis è stato portavoce fino alla nomina a ministro, ha tutte le carte in regola per produrre convergenze virtuose tra i due orizzonti.

Agenda fitta

I nodi da sciogliere sono numerosi. Uno dei dossier più scottanti ereditati da Giovannini, assieme agli altri Ministri competenti, a cominciare da quello dello Sviluppo economico, Giancarlo Giorgetti, è la crisi del trasporto aereo, che si collega alla questione del decollo di Ita come compagnia di bandiera erede di Alitalia. Il confronto fra i rappresentanti del nostro Governo e la commissaria europea alla Concorrenza sembra, al momento, non procedere nella direzione da noi auspicata. Una nazione come l'Italia, secondo Paese manifatturiero in Europa e dalla forte vocazione turistica, ha bisogno di una vera compagnia di bandiera, in grado di competere con gli altri player internazionali. Non ci convince il significato che la Commissaria Vestager attribuisce al concetto di "discontinuità" per Alitalia; non ci convincono i riferimenti fatti dal Ministro Giorgetti – nell'audizione del 17 marzo alla Camera – sulla "leggerezza" necessaria per prendere il volo. Una compagnia bonsai con meno di 50 aerei, con meno slot di quelli attuali, con un nome sconosciuto agli operatori del settore e alla clientela, come vorrebbe imporci "l'Europa", non avrebbe alcuna possibilità di superare il secondo anno di vita. Questo perché la deregolamentazione dei cieli, che era stata venduta come una opportunità per avere prezzi più bassi e un servizio migliore, non solo non si



«Un grande risultato, frutto di un confronto serrato e responsabile con Just Eat che riafferma la dignità del lavoro e i diritti fondamentali in un settore troppo a lungo deregolamentato»

Luigi Sbarra
 Segretario Generale **CISL**

è rivelata veritiera nei suoi presupposti ma ha prodotto una smisurata proliferazione delle compagnie aeree che, non essendo obbligate a rispettare le stesse regole sul piano del lavoro e sul piano fiscale, hanno determinato, in Italia, la crisi dell'intero settore del trasporto aereo con significativi impatti sul turismo e sull'economia nazionale. Con meno di 50 aerei ventilati per Ita, di certo non si vola alto.

Un altro fronte caldo è quello del trasporto pubblico locale. Dopo lo sciopero nazionale dell'8 febbraio, che ha visto livelli di adesione altissimi, le associazioni datoriali sono restate indifferenti alle nostre richieste in difesa del ruolo sociale del tpl per un suo reale rilancio e sviluppo – che deve prevedere una crescente aggregazione tra aziende, allo stato troppe e troppo piccole – e per ottenere il rinnovo del ccnl, scaduto a fine 2017. Siamo stati pertanto costretti a proclamare una seconda azione di sciopero per il 26 marzo 2021 e, considerate le prese di posizioni delle associazioni datoriali, in assenza di un intervento del Governo, non si possono escludere ulteriori iniziative.

In fermento anche il campo della logistica, sempre più sotto i riflettori, tra novità di vario segno.

Positiva invece la conclusione del per-

Solo con un sistema di mobilità adeguato la ripresa del Paese viaggerà alla velocità richiesta e nel giusto senso di marcia

corso relazione con la multinazionale Just Eat che ha portato il 29 marzo 2021, nella direzione da tempo indicata da Fit-Cisl, Filt-Cgil e Uiltrasporti e da Cisl, Cgil e Uil, alla sottoscrizione di un accordo che prevede l'assunzione dei rider con contratto di lavoro subordinato e l'applicazione del giusto contratto collettivo nazionale di lavoro, quello del settore Logistica, Trasporto merci e Spedizione.

Ora o mai più

Il modo in cui useremo i fondi europei lascerà un'impronta determinante sul nostro domani. I numeri di ieri non ci lasciano tranquilli: a fine 2019 solo la Croazia faceva peggio di noi nella spesa effettiva delle risorse comunitarie a disposizione. «Serve un cambio di passo», ha avvertito il Ministro dell'Economia Daniele Franco in un'audizione parlamentare. Nell'ultimo ciclo di finanziamenti comunitari, che si chiuderà nel 2023, «su 73 miliardi di euro, a fine 2020, sono state impegnate risorse per soli 50 miliardi e spesi poco più di 34»,

ha aggiunto. Bisogna voltare pagina.

Il sindacato, come sempre, è pronto a fare la propria parte. La nostra bussola, e lo diremo fino allo sfinimento anche perché grazie all'intuizione di definire un vero documento programmatico sono cominciati ad arrivare i risultati, è sempre "Rimettiamo in movimento il Paese", la piattaforma unitaria di analisi e proposte varata a giugno 2019: un programma lungimirante da aggiornare e realizzare fino in fondo. Per riuscirci incalzeremo i Ministri competenti. Continueremo a chiedere di inserire nel Pnrr un piano di sostegno al trasporto aereo. Proporremo che si dia priorità ai cambiamenti esigibili in tempi rapidi come, ad esempio, le autostrade viaggianti sulla linea ferroviaria adriatica, dove è possibile far circolare 24 treni al giorno con enormi benefici per l'ambiente, per le aziende, per la collettività. E ribadiremo con forza l'esigenza di recuperare efficienza infrastrutturale, in particolare nel Sud. Solo con un sistema di mobilità adeguato la ripresa del Paese viaggerà alla velocità richiesta e nel giusto senso di marcia.

La Fit-Cisl non solo non perderà occasione per ricordarlo, ma farà tutto quanto possibile per raggiungere tutti gli obiettivi individuati.

Treu: «Più digitale e meno colli di bottiglia per i trasporti»



Giulia Dellepiane
g.dellepiane@cisl.it

Il presidente del Cnel: dalle risorse del Pnrr una spinta a semplificare e modernizzare

«**I**trasporti da sempre sono un indicatore e un moltiplicatore della situazione economica. Hanno avuto un colpo molto forte dalla pandemia, come altri settori, per cui ora vanno rilanciati». A parlare è Tiziano Treu, presidente del Cnel, il Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro, organo di rilievo costituzionale i cui compiti principali sono la funzione consultiva rispetto al Governo, al Parlamento e alle Regioni e l'iniziativa legislativa.

Treu conosce bene la materia dei trasporti non solo per il ruolo che ricopre attualmente, ma anche perché negli anni '90 è stato prima Ministro del Lavoro e poi dei Trasporti. Sotto la sua guida il Cnel sta svolgendo un ampio lavoro di consultazione delle parti sociali sul Pnrr, il Piano nazionale di ripresa e resilienza, ovvero il programma di investimenti che l'Italia deve presentare alla Commissione europea entro il prossimo 30 aprile per accedere ai fondi del Next Generation Eu, e in particolare sul tema sempre più urgente dei trasporti sostenibili: di quali investimenti e riforme abbiano bisogno e di come attuarli.

«Come Cnel chiediamo di far avanzare il testo unico sulla rappresentanza e di avere criteri per l'individuazione delle associazioni datoriali, che sono spesso inconsistenti»

Presidente, che ruolo devono svolgere i trasporti per sostenere la ripresa economica di cui l'Italia ha bisogno?

«È necessario innanzitutto invertire al più presto la rotta dopo la caduta, l'anno scorso, di tutto il settore a causa della pandemia; caduta che comunque è stata contenuta grazie al costante dialogo tra le parti. Sperando che i vaccini ci aiutino e che quindi la campagna vaccinale acceleri, il passo successivo sarà cogliere l'occasione offerta dalle risorse europee e dal Pnrr per modernizzare il sistema dei trasporti che ha molte parti vecchie. Il Pnrr, come ci chiede l'Unione europea, prevede molte risorse per le infrastrutture e vanno usate bene».

Quali riforme sono necessarie per sviluppare i trasporti nella direzione attesa?

«Innanzitutto occorre affrontare le strozzature burocratiche, i colli di bottiglia che esistono da anni. Va fatta un'opera di semplificazione specifica: al momento vigono troppe procedure diverse, così come sono troppe le amministrazioni coinvolte. Questa è una



Il Presidente del CNEL Tiziano Treu

riforma fondamentale. Tra l'altro il Cnel ha fatto delle proposte in tale direzione, per esempio nel 2019 abbiamo presentato una proposta di legge per ridurre le procedure di sbarco delle merci alle dogane: i porti infatti hanno procedure talmente complicate che non si riesce a fare mai niente se non con tempi lunghi, ed è un collo di bottiglia significativo se si considera che la maggior parte delle merci arriva in Italia via mare».

Quali errori sono da evitare, soprattutto alla luce dell'esperienza maturata durante la pandemia?

«Sono quelli degli anni passati: troppa burocrazia, troppa lentezza degli investimenti e anche scarsa attenzione all'ambiente. La nuova attenzione all'economia green deve cominciare anche dai trasporti. Dobbiamo digitalizzare la logistica. Senza dimenticare il punto più importante di tutti: la formazione. Non basta riempire l'Italia di pc se la gente resta analfabeta digitale».

In quale maniera il Pnrr può contribuire a questo percorso e valorizzare la funzione dei trasporti?

«Già sostiene l'importanza del settore con il solo fatto che prevede risorse

molto consistenti. Si tratta di spenderle bene, quindi ci sono le priorità che ho citato: quelle normative, come la semplificazione, ma anche la digitalizzazione che va applicata a tutta la catena logistica e all'intero sistema, soprattutto per ridurre l'arretratezza e la frammentazione del trasporto merci. È una modernizzazione necessaria. Bisogna investire nei grandi corridoi europei e nell'alta velocità; sono opere in parte già finanziate ma vanno completate e rese ancora meno inquinanti oltre che digitalizzate».

Quanto è importante che, anche nell'ambito dei trasporti, le parti sociali siano coinvolte nella definizione del Pnrr?

«Come Cnel abbiamo detto più volte che tutte le parti sociali in tutti i settori vanno coinvolte sul serio e non con chiacchierate estemporanee, sia nella fase di progettazione e individuazione delle priorità sia nella fase di implementazione, perché se anche si fanno buoni progetti, poi per attuarli vanno coinvolti i sindacati che conoscono il terreno e sono decisivi. L'Europa tra l'altro nelle guidelines per il Recovery chiede esplicitamente il coinvolgimento delle parti sociali in tutti i settori: è fondamentale

rispettare questa richiesta».

I contratti collettivi nazionali da voi registrati al 31 dicembre 2019 sono 922. Ci sono segnali che stiano diminuendo?

«Non particolarmente: è da tempo che questo è un problema ma non abbiamo miglioramenti perché ci vorrebbero regole più chiare per colpire i contratti pirata e quelli assolutamente inconsistenti. Finché i contratti sono pezzi di carta tra privati sconosciuti è chiaro che è difficile disboscare la giungla. Come Cnel chiediamo di far avanzare il testo unico sulla rappresentanza e di avere criteri per l'individuazione delle associazioni datoriali. La maggior rappresentatività va misurata per tutti gli attori. Se un sindacato trova associazioni come quelle dei rider che firmano qualunque cosa siamo messi male. Bisogna dare più valore ai contratti e che siano erga omnes, almeno per la parte salariale, perché la Corte costituzionale si è espressa affermando che quella parte può essere appunto erga omnes in base all'articolo 36 della Costituzione, mentre quella normativa non può e ciò in base all'art. 39 della nostra Carta».

Salvare il trasporto aereo per far volare la ripresa



Monica Mascia
Segretario Nazionale FIT-CISL

Il settore è in ginocchio: la Fit-Cisl si mobilita per sollecitare Governo e autorità locali

Il settore del trasporto aereo è in ginocchio: dobbiamo aiutarlo a rialzarsi e a riprendere quota. Per la sopravvivenza del comparto ma anche – soprattutto – per proteggere l’interesse nazionale. Con questa convinzione profonda la Fit-Cisl si è mobilitata, lo scorso 25 febbraio, a sostegno della vertenza sul trasporto aereo. Una vertenza che ci riguarda tutti, a prescindere dalle categorie di appartenenza e dai luoghi di residenza. Per questo ci siamo mossi a tutti i livelli istituzionali e territoriali. Le nostre iniziative si sono svolte nel segno del dialogo: in questa circostanza abbiamo scelto una modalità diversa da quella delle altre organizzazioni sindacali. Non siamo scesi in piazza Montecitorio a manifestare: al nuovo Governo appena insediatosi abbiamo preferito recapitare, letteralmente, un messaggio forte e chiaro, al centro del documento che abbiamo consegnato al Ministero delle Infrastrutture e delle Mobilità sostenibili.

Ci siamo mossi a tutti i livelli istituzionali e territoriali. Le nostre iniziative si sono svolte nel segno del dialogo: in questa circostanza abbiamo scelto una modalità diversa da quella delle altre organizzazioni sindacali

Il trasporto aereo deve essere inserito e valorizzato nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. Se la crisi del settore perdurasse, le conseguenze si avverirebbero pesantemente su tutto il territorio. È di primaria importanza, in questa chiave, il ruolo che può essere svolto dalle istituzioni e dalle diverse realtà locali: per questo le Segreterie regionali della Fit-Cisl, in piena convergenza e simultaneità con le iniziative assunte a livello nazionale, hanno chiesto a Prefetti, Presidenti delle Regioni e Sindaci di condividere con noi l’impegno a far sì che il trasporto aereo torni a volare. Nel coinvolgere i diversi livelli istituzionali e gli stakeholder di ciascun territorio, abbiamo

messo in evidenza – com’era opportuno – anche le criticità locali che la crisi del settore comporta e acuisce.

Come la Fit-Cisl ha ricordato nel manifesto pubblicato integralmente dal quotidiano “Leggo” e ripreso da moltissime testate, le difficoltà del trasporto aereo sono sotto gli occhi di tutti. Ai problemi preesistenti si sono aggiunti gli effetti devastanti del Covid-19. Migliaia di lavoratrici e lavoratori, della filiera e dell’indotto, sono in cassa integrazione e vedono con grande incertezza il loro futuro. Alitalia, Air Italy, Norwegian, Ernest, Blue Panorama sono il simbolo della crisi. L’Italia è il quinto Paese nella graduatoria Ue per numero di passeggeri trasportati: far fallire le nostre compagnie aeree e le aziende in difficoltà, lasciando campo libero a vettori di altri Paesi, andrebbe contro ogni logica.

Dunque occorre innanzitutto salvaguardare i livelli occupazionali e il reddito delle lavoratrici e dei lavoratori che operano nel trasporto aereo. All’Esecutivo abbiamo chiesto anche di: attivare un coordinamento fra i vari Ministeri interessati; completare la riforma del sistema del trasporto aereo per combattere il dumping contrattuale tutelando salute e sicurezza; varare il piano nazionale di riordino degli aeroporti nazionali; perfezionare l’iter per il pieno decollo di Ita, offrendo alla nuova compagnia di bandiera l’opportunità di acquisire gli asset necessari all’avvio dell’attività, a partire dal brand “Alitalia”, sinonimo di “made in Italy”. Non c’è altro tempo da perdere: sosteniamo insieme il trasporto aereo, facciamo volare la ripresa.



FIT-CISL

FEDERAZIONE ITALIANA TRASPORTI

Il Governo inserisca il trasporto aereo nel Piano di Ripresa Economica

Il trasporto aereo è in ginocchio e attraversa una crisi senza precedenti. Ai problemi preesistenti nel settore si sono aggiunti gli effetti della Pandemia. Migliaia di lavoratrici e lavoratori, della filiera e dell'indotto, sono in cassa integrazione e vedono con grande incertezza il loro futuro. Alitalia, Air Italy, Norwegian, Ernest, Blue Panorama sono il simbolo della crisi. Quando si parla di trasporto aereo si pensa, solitamente, solo alle compagnie aeree.

In realtà il sistema del trasporto aereo è molto più complesso. Esso è formato anche da:

- operatori che negli aeroporti garantiscono una serie di attività quali assistenza ai passeggeri, prenotazioni e check-in, trasporto dei passeggeri dal gate all'aeromobile, carico e scarico bagagli, fornitura del catering, pulizia degli aeromobili, assistenza ai passeggeri a ridotta mobilità, manutenzione aeromobili, ecc.;
- gestori dei terminal aeroportuali e della security aeroportuale;
- altri prestatori di servizi quali imprese di movimentazione, controllo traffico aereo, dogane, servizi di ristorazione, servizi di autonoleggio, servizi commerciali in ambito aeroportuale, fornitori di carburante, ecc..

Tra il 2010 e il 2019 i passeggeri trasportati in Italia sono aumentati del 37,3% e nel 2019 il numero totale di passeggeri transitati negli aeroporti si è attestato a più di 192 milioni con una media di circa 16 milioni di passeggeri al mese e di circa 526 mila al giorno. Prima della pandemia da SARS-CoV-2 questi dati erano stimati, per il 2020, in crescita con conseguente beneficio per l'economia nazionale. Secondo l'Istat, il flusso dei passeggeri arrivati in Italia con voli internazionali nel decennio 2009-2018 presenta lo stesso andamento di quello dei clienti stranieri negli esercizi ricettivi italiani. I dati Istat confermano inoltre che nel 2017 operavano in Italia, nel settore del trasporto aereo, 193 imprese che hanno realizzato un fatturato di 9,4 miliardi di euro e occupato poco meno di 20mila unità di lavoro, di cui il 99,7% sono lavoratrici e lavoratori dipendenti. Gli esperti stimano che a questi vanno aggiunti circa 20mila lavoratrici e lavoratori dell'indotto e circa 10mila lavoratrici e lavoratori stagionali. Per taluni la scelta migliore sarebbe far fallire le compagnie aeree e le aziende in difficoltà.

Si può affidare il Trasporto Aereo italiano al mercato e quindi a vettori "altri" coltivando l'illusione che questi possano fare gli interessi del nostro Paese piuttosto che quelli degli stakeholder proprietari?

NOI SIAMO CONVINTI DI NO!

Per queste ragioni chiediamo al Governo italiano di:

- inserire anche il trasporto aereo nel Piano di Ripresa Economica;
- salvaguardare i livelli occupazionali e il reddito delle lavoratrici e dei lavoratori del settore;
- attivare un coordinamento fra i vari ministeri interessati (Mit, Mise, Mef, Lavoro) per gestire la crisi del settore e prorogare gli ammortizzatori sociali e il blocco dei licenziamenti fino alla cessazione della Pandemia;
- completare la riforma del sistema del trasporto aereo, avviata con l'art. 203 del decreto rilancio, per combattere tutte le forme di dumping contrattuale e impedire che la concorrenza sia a discapito della salute e della sicurezza sui luoghi di lavoro;
- varare il piano nazionale di riordino degli aeroporti nazionali eliminando le attuali asimmetrie competitive fra aeroporti affinché si sviluppino una adeguata intermodalità;
- perfezionare l'iter per consentire l'operatività della nuova compagnia di bandiera affinché la stessa (Ita) esca dalla fase di stallo e acquisisca gli asset necessari all'avvio dell'attività, a partire dal brand "Alitalia", sinonimo di "made in Italy";
- determinare le condizioni per ricostruire - attraverso gli investimenti, le modalità e le strutture più idonee, e in coerenza con le indicazioni europee - l'economia turistica italiana in forte sofferenza.

Il 25 febbraio 2021

è partita una **serrata campagna di informazione e sensibilizzazione**, nei confronti delle **Istituzioni, degli Stakeholder e dell'opinione pubblica** per affermare la strategicità del comparto del Trasporto Aereo e per **sollecitare l'avvio del con-fronto col MISE per TUTELARE I LIVELLI OCCUPAZIONALI E IL REDDITO DELLE LAVORATRICI E DEI LAVORATORI** delle aziende del comparto.

SOSTENIAMO IL TRASPORTO AEREO, FACCIAMO VOLARE LA RIPRESA

FITCISL.ORG



Per i porti un rinnovo contrattuale che guarda lontano



Maurizio Diamante
Segretario Nazionale FIT-CISL

La firma che abbiamo inseguito per lungo tempo è finalmente arrivata: al termine dell'ennesima maratona di contrattazione, conclusasi in tarda serata, è stato rinnovato il contratto collettivo unico dei porti per il triennio 2021/2023. Il rinnovo siglato da Fit-Cisl, Filt Cgil e Uiltrasporti sul lato sindacale, Assiterminal, Assologistica, Fiseuniport e Assoportuli sul versante datoriale, pone fine a un vuoto che era diventato insopportabile: il contratto precedente era scaduto il 31 dicembre 2018. Diversi sono i motivi di soddisfazione per il risultato ottenuto. Innanzitutto ritenevamo doveroso che il nuovo contratto sancisse e rafforzasse le prerogative di una categoria – comprendente circa 20mila addetti – che non si è mai fermata, nemmeno nelle fasi iniziali e più acute della pandemia e a dispetto del peso negativo esercitato dal fattore Covid sui traffici generali. Con il loro lavoro quotidiano, i portuali hanno consentito – nonostante la iniziale carenza di dispositivi di protezione individuale come le mascherine – che beni essenziali raggiungessero il nostro territorio o partissero verso altre destinazioni.

Fondamentale è stato poi confermare il ruolo del contratto quale elemento regolatorio irrinunciabile, tanto più in un contesto normativo speciale come quello in cui si colloca l'attività portuale. Un principio nevralgico, a maggior ragione mentre è in atto un forte attacco alle specificità delle mansioni dei portuali da parte delle compagnie marittime, che vorrebbero applicare alla logistica un modello – per loro economicamente più conveniente – all'insegna della verticalizzazione, con lavoratori costretti a ruoli da tuttodfare. Una simile spinta alla deregolamentazione ha creato allarmi che questo rinnovo contrattuale, con i suoi paletti opportunamente piantati e rafforzati, consente quantomeno di sopire.

Positivi anche i termini del contratto. Il sindacato ha portato a casa l'istituzione del fondo di accompagnamento all'esodo. Nei prossimi mesi sarà una specifica commissione paritetica a definire lo statuto e il regolamento di funzionamento del fondo nell'ambito delle previsioni normative in materia. Intanto va osservato che questo strumento potrà agevolare l'esodo dei lavoratori portuali e rispondere alle sfide che la

La firma dopo più di 2 anni. Aumento di 110 euro e via al fondo di accompagnamento all'esodo

Confermato il ruolo del contratto quale elemento regolatorio irrinunciabile, tanto più in un contesto normativo speciale come quello in cui si colloca l'attività portuale

crescente spinta all'automazione determinerà anche sul versante dell'occupazione. È il caso di sottolineare che, sebbene il lavoro dei portuali non sia inserito tra quelli usuranti, operare su una gru o in banchina è di certo molto gravoso. A ben guardare, il lavoro degli addetti portuali è di fatto usurante – e sarebbe bene riconoscerlo come tale. Dato l'innalzamento dell'età media anche dei portuali, il fondo di accompagnamento all'esodo renderà più agevole il ricambio generazionale. L'istituzione del fondo, che era stata concordata sin dall'inizio del 2020, avrà decorrenza da gennaio 2022.

Per ultima, ma non certo per importanza, la parte strettamente economica. Considerate le condizioni in cui si è svolta la trattativa, riteniamo soddisfacente l'aumento dei minimi tabellari e il riconoscimento della vacanza contrattuale per il periodo 2019/2020. L'incremento salariale è di 110 euro, di cui 10 destinati al fondo a partire da gennaio 2022. L'aumento verrà corrisposto in quattro tranche: 30 euro da ottobre 2021, 20 euro da luglio 2022, 30 euro da settembre 2023 e infine 20 euro, da novembre 2023, a titolo di Edr (Elemento distinto della retribuzione). L'Edr sarà uguale per tutti i livelli, sarà erogato per 13 mensilità e non avrà incidenza su nessun altro istituto contrattuale. Inoltre, a copertura del biennio 2019/2020, verrà riconosciuto un importo una tantum di 300 euro di cui 100 saranno corrisposti a maggio 2021, 100 a gennaio 2022 e 100 a gennaio 2023.

L'impegno del sindacato, nel condurre le



trattative con le parti datoriali, si è articolato secondo una visione prospettica. Era essenziale dare almeno un parziale ristoro agli operatori del settore ma anche ragionare nel medio-lungo periodo, tenuto conto del clima di incertezza in cui tutti siamo ancora avvolti a causa della pandemia. Non sappiamo che cosa succederà nei prossimi mesi, né se le urgenze della sanità prevarranno su quelle dell'economia: occorre pertanto dare a imprese e lavoratori certezze sui numeri, seppure spalmati nel tempo, e indicare una direzione di marcia. In questo senso è stata opportuna la decisione di affidare a una commissione paritetica il compito di monitorare nel

tempo l'applicazione del contratto appena rinnovato, individuando eventuali esigenze di aggiornamento e adeguamento del testo. Garantendo una ricognizione a 360 gradi, la commissione paritetica non si precluderà la possibilità di intervenire anche in corso di vigenza contrattuale.

Tra i momenti di confronto più intenso con le parti datoriali, quello sulla richiesta di modifica dell'attuale articolato contrattuale relativo al tema della morbidità e del corrispondente trattamento economico di malattia. Il sindacato, unitariamente, è stato chiamato ad arginare il pressing delle controparti. La nostra

difesa ha avuto successo: anche questo approfondimento è stato affidato all'esame della commissione paritetica. Tirando le somme, possiamo rilevare che il felice esito del confronto discende da un approccio dinamico delle maggiori organizzazioni sindacali e in particolare della Fit-Cisl, da tempo convinta che nella contrattazione collettiva vada individuata la via maestra per regolare i rapporti salvaguardando i diritti di chi lavora. Anche per questo, in attesa dello scioglimento della riserva che dovrà essere trasmesso alle parti datoriali entro il prossimo 20 marzo, attribuiamo grande valore alla firma del 24 febbraio.



Raggiungere i traguardi dell'Agenda 2030: l'Italia procede a rilento



Silvia Ferro

Garantire un futuro migliore al nostro Pianeta e alle persone che lo abitano. Questo l'impegno condiviso il 25 settembre 2015 da 193 Paesi delle Nazioni unite, tra cui l'Italia, con la sottoscrizione dell'Agenda 2030. Costituita da 17 Obiettivi per lo Sviluppo Sostenibile – Sustainable Development Goals, SDGs – inquadrati all'interno di un programma d'azione più vasto costituito da 169 target o traguardi, ad essi associati, da raggiungere in ambito ambientale, economico, sociale e istituzionale, l'Agenda 2030 sta per compiere 6 anni. Non pochi. Ed è tempo di bilanci. La pandemia che ha colpito – e continua a mettere alla prova – il mondo e con esso il nostro Paese, ha senza dubbio stravolto gli equilibri che a fatica eravamo riusciti a raggiungere ma, al contempo, oltre a far emergere nuove criticità e nuove sfide, volendola osservare da un'altra angolazione, potrebbe anche rappresentare una opportunità unica e probabilmente irripetibile. Anche per i trasporti.

Ma andiamo per ordine. Gli obiettivi fissati dall'agenda 2030 rappresentano una vera e propria sfida di livello globale da vincere entro il 2030 e si basano su tre dimensioni dello sviluppo sostenibile – economica, sociale ed ecologica. Alla base ci sono cinque concetti chiave – cinque "P":

- **Persone.** Eliminare fame e povertà in tutte le forme, garantire dignità e uguaglianza.
- **Prosperità.** Garantire vite prospere e piene in armonia con la natura.
- **Pace.** Promuovere società pacifiche, giuste e inclusive.
- **Partenariato.** Implementare l'Agenda attraverso solide partnership.
- **Pianeta.** Proteggere le risorse naturali e il clima del pianeta per le generazioni future.

I dettagli del quadro disegnato dall'Assemblea Generale dell'ONU nel 2015 sono rappresentati dai 17 goal sintetizzati nella grafica a pagina seguente. Tutti diversi tra loro ma strettamente interconnessi, richiedono una gestione e una attenzione multisettoriale per raggiungere il macro obiettivo dell'Agenda: garantire appunto un futuro migliore al nostro Pianeta e alle persone che lo abitano.

Il Piano nazionale di ripresa e resilienza sarà nodale. Anche per il futuro dei trasporti

Come dicevamo, a distanza di circa 6 anni dalla firma dell'Agenda 2030 è necessario fare il punto sullo stato dell'arte.

Gli indicatori compositi elaborati dall'Alleanza Italiana per lo Sviluppo Sostenibile (ASviS), come si legge nel rapporto 2020 "mostrano che tra il 2018 e il 2019 l'Italia è migliorata per quattro Obiettivi (povertà, condizione economica e occupazionale, economia circolare e istituzioni efficienti), è rimasta stabile per dieci (alimentazione, salute, istruzione, disuguaglianze di genere, sistemi igienico-sanitari, energia, disuguaglianze, cambiamento climatico, ecosistemi terrestri, partnership) ed è peggiorata per due (innovazione e città). I dati provvisori disponibili per il 2020 mostrano invece un arretramento per nove goal (1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 10, 17), un miglioramento per tre (12, 13, 16), mentre per i cinque rimanenti non è stato possibile valutare l'effetto della crisi".

E' evidente che la situazione richiede un impegno crescente da parte di tutti gli attori e in tutti i settori, trasporti compresi.

Il Goal 9, che nel 2020, come dicevamo, ha registrato un arretramento rispetto all'anno precedente, tocca molto da vicino i settori di nostra competenza. Si concentra su tre elementi indispensabili per lo sviluppo economico e sociale di un Paese: infrastrutture, industrializzazione e innovazione. Da qui, l'obiettivo del goal 9: costruire un'infrastruttura resiliente, promuovere l'industrializzazione inclusiva e sostenibile e sostenere l'innovazione. Già nel numero precedente di questo periodico abbiamo affrontato il tema della coesione sociale sottolineandone l'importanza strategica, convergendo sull'importanza di sconfiggere la cosiddetta "tirannia della distanza" e di conseguenza la "tirannia delle opportunità". Si, perché riuscire a garantire a tutti i cittadini – anche a quelli che non risiedono nei grandi centri urbani – un facile accesso ai mezzi di trasporto – e per facile intendiamo meno di un'ora di distanza – significa dare loro l'opportunità di raggiungere agevolmente, ad esempio, la scuola, l'università o il posto di lavoro e, di conseguenza, significa far crescere socialmente ed economicamente il nostro Paese. La strada da percorrere in tal senso, oltre ad essere delineata nel Piano "Italia Veloce", viene compiutamente descritta nel primo punto dello stesso goal: sviluppare infrastrutture di qualità, affidabili, sostenibili e resilienti – comprese quelle regionali e transfrontaliere – per supportare lo sviluppo economico e il benessere degli individui, con particolare attenzione ad un accesso equo e conveniente per tutti. Fantascienza? Assolutamente no. Si può e si deve fare a stretto





giro. Per farlo serve ovviamente investire con strategicità, lungimiranza e trasparenza, pianificare e progettare adeguatamente nel breve, medio e lungo periodo manutenzione, potenziamento e ammodernamento delle infrastrutture, significa condividere metodi e obiettivi con tutti gli stakeholder, scongiurare ritardi causati da una soffocante burocrazia e improvvise mancanze di fondi- seppur già stanziati - e ancora, puntare alla competitività dell'intero sistema trasporti sia su scala nazionale che internazionale. Insomma bisogna imparare dal passato e dirigere il nostro Paese verso il futuro per poter beneficiare di infrastrutture e mobilità sostenibili. Parole che ultimamente si posizionano nella top ten dei vocaboli più in voga. Nel riorganizzare i ministeri, la decisione del nuovo esecutivo di cambiare nome all'ormai ex Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti per lasciare il testimone al nuovo Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, sembra andare nella giusta direzione. "Il cambio di nome corrisponde ad una visione di sviluppo che ci allinea alle attuali politiche europee e ai principi del Next Generation Eu. L'obiettivo è promuovere una forte ripresa economica del Paese che sia sostenibile anche sul piano sociale e ambientale". Queste le parole del Ministro Giovanni che hanno accompagnato la notizia del cambio di denominazione del dicastero. Ci auguriamo che questi non si limitino ad essere solo buoni propositi ma si trasformino presto in azioni concrete prendendo tutto quello che di buono eravamo riusciti a costruire - non senza fatica - nel periodo pre-pandemico grazie anche al co-

stante confronto con la ex Ministra Paola De Micheli intensificatosi nel corso della "clausura" da Covid-19. Il documento "rimettiamo in movimento il Paese approvato dall'esecutivo nazionale della Fit-Cisl unitamente a quelli di Filt-Cgil e Uilt nel luglio 2019 e che la ex Ministra conosceva bene, rappresenta la base del cambiamento ragionato che è necessario portare avanti anche con il Ministro in pectore. I tre pilastri sui quali si fonda - infrastrutture, regole e contratti- rimarranno i fil rouge del piano di ripresa per i trasporti che a breve presenteremo al ministro Giovanni sul quale abbiamo avuto già modo di confrontarci nel corso dell'incontro dell'11 marzo scorso. Completo come sempre di analisi delle problematiche del settore e di puntuali soluzioni.

Lo shock pandemico, che si è andato a sovrapporre alle criticità croniche del nostro Paese, ha stravolto infatti le nostre abitudini quotidiane e con esse ha diversificato le esigenze spostamenti portando con sé l'urgenza di ridisegnare l'intero settore dei trasporti guardando ad una mobilità ancora più sostenibile da un punto di vista sociale, economico e ambientale e attenta alla mutata domanda. Un aspetto questo che nel 17° rapporto Isfort sulla mobilità degli italiani viene ben descritto e sostenuto da una attenta analisi dei nuovi dati sulla mobilità nati dalla pandemia. "Lo scenario di nuova normalità - si afferma nel rapporto - sembra essere attrattivo e ricco di opportunità per moltissimi versi: mobilità ottimizzata e meglio articolata (a parità di esigenze soddisfatte), meno "ore di punta" e congestione, meno inquinamento,

più sicurezza, più qualità diffusa e per tutti".

La chiave di volta può senza dubbio essere rappresentata dal Piano di ripresa e resilienza (Pnrr) che l'Italia dovrà consegnare entro il 30 aprile 2021 a Bruxelles per l'approvazione.

Al suo interno, quasi 32 miliardi di euro sono destinati alle infrastrutture per la mobilità sostenibile, di cui la massima fetta (circa 28 miliardi) destinata a ferrovie e sicurezza stradale. Ecco l'opportunità di cui parlavamo in apertura. Accelerando sul piano della vaccinazione di massa per uscire presto dalla fase pandemica, mantenendo costante il confronto tra Governo e parti sociali e tra i vari ministeri coinvolti nella crisi profonda che sta vivendo il settore del trasporto aereo e che da solo è capace di realizzare un fatturato di 9,4 milioni di euro, potrebbe veramente aiutare il nostro Paese a sviluppare il sistema ferroviario che negli ultimi anni si è concentrato solo sull'alta velocità della dorsale principale trascurando gli altri 15.000 chilometri di rete, una gestione più efficiente del sistema della logistica, fonti rinnovabili nei porti, ponti e viadotti costantemente monitorati con sistemi digitali, un trasporto aereo italiano in grado di sfruttare e valorizzare appieno l'offerta turistica data dal nostro Paese, creare nuova occupazione e un sistema di sviluppo capace di annullare le disuguaglianze e creare nuove opportunità per tutti. Un'utopia. No. Lavoreremo costantemente per raggiungere questi obiettivi.

Fsi: riconoscimenti ai lavoratori e Protocollo sugli appalti



Gaetano Riccio

Coordinatore Nazionale FIT-CISL
Mobilità ferroviaria

Firmate le intese: una tantum per il periodo 2018-20, una tantum welfare, qualità del lavoro nei servizi appaltati

Il 18 febbraio scorso abbiamo sottoscritto con il gruppo Fs Italiane importanti accordi, a partire dal riconoscimento, sul piano economico, di un importo una tantum relativo al periodo 2018-2020.

L'importo è di 890 euro al livello C e sarà corrisposto in due tranches nei mesi di aprile e giugno 2021. Per i lavoratori occupati negli appalti, le modalità di corresponsione dell'una tantum saranno definite con accordi a livello aziendale. Riteniamo tale accordo molto importante e lo evidenziamo proprio perché arriva in un momento molto delicato sia per tutte le società del gruppo sia per le imprese che lavorano per i servizi in appalto che per i lavoratori. A seguito della sottoscrizione dell'accordo, abbiamo convenuto di proseguire il confronto per il rinnovo del contratto collettivo nazionale della Mobilità/area contrattuale delle attività ferroviarie del 16 dicembre 2016.

Elemento importante del Protocollo è il sostegno alle imprese appaltatrici che operano nel rispetto dei principi etici di legalità e correttezza dei trattamenti

A livello aziendale, inoltre, in considerazione del contributo fondamentale fornito dalle lavoratrici e dai lavoratori per assicurare la piena operatività del gruppo anche nel momento dell'emergenza sanitaria, sarà riconosciuto a titolo di "una tantum welfare" un importo di 400 euro in misura unica per tutti i dipendenti, che per giunta potrà esser speso, oltre che per le opzioni già previste, anche per tutta una serie di voci con cui si sta implementando la piattaforma welfare sul sito di "linea diretta", tra le quali l'acquisto di voucher e buoni. Tale possibilità è estesa anche ai 100 euro già presenti in base all'art.22 del contratto aziendale. Per la tassazione dell'una tantum welfare va detto, a beneficio delle lavoratrici e dei lavoratori, che il d.l. 104/2020 ha elevato da 258,23 a 516,46 euro il limite dei beni ceduti o dei servizi prestati dal datore di lavoro ai dipendenti che non concorre a formare il reddito per il periodo d'imposta 2020, al quale l'una tantum fa riferimento.





Con lo stesso accordo abbiamo ulteriormente regolamentato lo smart working per la fase post pandemia, prevedendo che l'adesione sia sempre su base volontaria e vada da un minimo di 6 a un massimo di 11 giornate al mese, anche frazionabili. È confermata la possibilità di disconnessione al termine della prestazione programmata e sino all'avvio della successiva. Viene, ribadito, altresì, che le società forniranno al personale utilizzato in smart working i dispositivi per il lavoro da remoto.

Protocollo per la qualità del lavoro negli appalti dei servizi ferroviari

Particolare importanza assume il protocollo di intesa per la qualità del lavoro negli appalti dei servizi ferroviari, anche perché è un tema spesso citato da più parti ma non sempre affrontato e definito in maniera significativa.

Tra le maggiori criticità che si verificano quotidianamente nel settore vi sono i mancati o ritardati pagamenti da parte di alcune aziende e l'eccessiva frammentazione dei lotti nei bandi gara. A questo proposito il Protocollo rappresenta il risultato di un percorso di relazioni industriali condiviso e finalizzato a garantire legalità ed efficienza attraverso il quale sia la parte sindacale che il gruppo Fs Italiane intendono riaffermare con forza i principi fondamentali che contraddistinguono una economia sana sostenuta dalla qualità del lavoro e dell'occupazione. Tra gli obiettivi più

rilevanti del Protocollo vi sono la tutela dei principi di legalità e trasparenza, del lavoro, della salute, della sicurezza nei luoghi di lavoro e dell'ambiente, anche attraverso il monitoraggio della regolarità normativa e contributiva delle imprese. Altro elemento importante è il sostegno alle imprese che operano nel rispetto dei principi etici di legalità e correttezza dei trattamenti, pure con l'adozione di requisiti qualitativi e reputazionali per l'accesso e la qualificazione alle gare. Vi è, infine, la promozione dell'innovazione tecnologica e organizzativa delle imprese del settore, anche attraverso l'individuazione dei perimetri funzionali e dimensionali, pure con riferimento a una maggiore ampiezza compatibile degli ambiti territoriali, dei servizi da mettere a gara da parte delle società committenti. Ciò in considerazione del fatto che una delle maggiori criticità evidenziate è data proprio dalla eccessiva frammentazione dei lotti. Altri aspetti importanti che abbiamo inserito nel Protocollo riguardano la sicurezza, con l'indicazione che, come organizzazioni sindacali, promuoveremo l'elezione e il rinnovo degli Rls nelle aziende appaltatrici e subappaltatrici.

Un punto fondamentale è quello relativo alle situazioni di ritardato o mancato pagamento delle retribuzioni al proprio personale da parte dell'appaltatore: su questo punto nel Protocollo abbiamo ribadito che le società del gruppo Fs Italiane confermano di prevedere specifici

interventi in surroga dell'azienda appaltante nei casi e con le modalità previste dalla normativa vigente. A seguito di ciò la stazione appaltante deterrà gli importi pagati da quanto dovuto all'appaltatore nei modi previsti. Altro punto rimasto in sospeso dalla firma del ccnl Maf del 16 dicembre 2016 è quello relativo alla pubblicazione delle tabelle di costo del lavoro per il settore appalti ferroviari come disciplinati dall'art. 16 punto 2.1 del suddetto contratto. Con la sottoscrizione del Protocollo abbiamo ribadito alle istituzioni competenti la richiesta di compiere tutte le azioni propedeutiche a tale scopo. Tutto ciò con l'obiettivo di evitare eventuali azioni di dumping sociale e consentire l'adeguata visibilità del costo del lavoro nella formulazione delle offerte per la partecipazione alle gare.

Come ulteriore elemento per monitorare il settore, con il Protocollo abbiamo inteso promuovere la costituzione di un Osservatorio permanente sulla qualità del lavoro nel settore degli appalti ferroviari avente lo scopo di esaminare linee, tipologie ed entità dei servizi dati in appalto. Inoltre, al fine di individuare ulteriori azioni condivise per garantire una gestione sempre più efficace degli appalti ferroviari, abbiamo concordato di favorire il coinvolgimento anche di rappresentanti dei Ministeri competenti nonché delle altre associazioni datoriali del settore appalti ferroviari che ne facciano richiesta e abbiano aderito al ccnl Maf.

Tpl da riformare: obiettivo più vicino, sindacato in campo



Eliseo Grasso
Coordinatore Nazionale FIT-CISL
Mobilità tpl

La commissione di studio istituita dal Ministero ha ascoltato le nostre proposte

Finalmente ci siamo. L'attesa e più volte richiesta riforma del trasporto pubblico locale sta per partire. Il 4 gennaio scorso l'allora Mit (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti), oggi Mims (Ministero delle Infrastrutture e delle Mobilità sostenibili), ha istituito un'apposita Commissione di studio per la riforma del settore. La Commissione, composta da esperti della materia e presieduta dal Prof. Bernardo Giorgio Mattarella, ha il compito di individuare proposte per la definizione del quadro normativo del comparto, in relazione agli aspetti economici e finanziari e ai criteri per la ripartizione dei contributi statali, con particolare riferimento al rispetto della garanzia di adeguati livelli di servizio su tutto il territorio nazionale. Inoltre, dovrà individuare modalità telematiche per l'acquisizione dei flussi di domanda della mobilità pubblica e dei servizi effettivamente prestati. La stessa Commissione dovrà presentare entro tre mesi dal suo insediamento una relazione con relative proposte sugli obiettivi sopra descritti. Quindi entro la fine di marzo 2021.

Accolto con favore l'avvio formale di questo iter, avevamo un obiettivo: essere ascoltati da chi si appresta a elaborare uno studio da sottoporre alla politica e che sarà la base di partenza per il complicato percorso di riforme normative, economiche e di servizio di cui il Paese necessita per il tpl. Riteniamo infatti fondamentale che l'avvio di una riforma di tale portata preveda, proprio nella fase di studio e fattibilità, l'ascolto anche delle parti sociali.

Questo è stato possibile grazie anche ai componenti della Commissione e al suo Presidente, che evidentemente hanno ritenuto fondamentale audire le organizzazioni sindacali più rappresentative del settore e che sottoscrivono il contratto nazionale collettivo di lavoro degli Autoferrotranvieri-Internavigatori. Su formale invito della Commissione, il 15 febbraio scorso si è svolta quindi l'audizione alla quale abbiamo partecipato. Per la Fit-Cisl è stata l'occasione di rappresentare le proprie proposte, che sono state anticipate con l'invio formale di un documento che rappresenta appunto la posizione del sindacato e che di seguito si sintetizza per punti.

Occorre definire qualitativamente e quantitativamente il servizio di mobilità da mettere a disposizione delle nostre città nei prossimi anni

Nelle premesse si è tenuto a sottolineare che nel settore del tpl, anche alla luce degli effetti dell'emergenza pandemica e di una necessaria e non più rinviabile transizione ecologica, occorre definire qualitativamente e quantitativamente il servizio di mobilità da mettere a disposizione delle nostre città nei prossimi anni, per soddisfare in maniera efficiente ed efficace le esigenze di mobilità di lavoratori e studenti, cittadini e turisti. Inoltre,

risulta rilevante determinare condizioni per indirizzare l'uscita di questo comparto dalla crisi, contribuendo così ad accompagnare il Paese fuori dal difficile momento economico in cui si trova a causa della pandemia. Occorrono interventi immediati, anche di medio periodo su elementi qualificanti di equità sociale, di sostenibilità ambientale, ma anche di politiche economiche e industriali capaci di cogliere le grandi opportunità rappresentate dai fondi del Recovery and Resilience Facility.

I numeri del trasporto pubblico locale

In Italia il trasporto pubblico locale e regionale impiega più di 113mila addetti suddivisi tra circa mille aziende, offre oltre 2 miliardi di chilometri vettura annui, trasporta 5,4 miliardi di passeggeri l'anno. Il mercato del tpl italiano è al quarto posto in Europa per dimensione economica, con un fatturato che supera i 12 miliardi di euro. Tuttavia, si colloca abbastanza distante dai valori registrati nei Paesi che lo precedono, tutti con fatturati ampiamente superiori ai 20 miliardi di euro. La struttura del settore è inoltre più polverizzata rispetto agli analoghi servizi pubblici locali dei principali Paesi europei, eccessivamente frammentata. Infatti, stando ai dati 2020 del Servizio studi della Camera dei deputati, i primi 20 operatori del settore generano il 52,5% del fatturato nazionale; gli altri 910 operatori concorrono a formare il rimanente 47,5%.

Queste cifre sottolineano la necessità di favorire il processo di aggregazione di imprese, condizione questa che tra l'altro



genera uno spreco di risorse pubbliche, alimenta inefficienze che incidono negativamente sulla qualità del servizio.

Quadro normativo e affidamento dei servizi

Il processo di riforma del settore è stato oggetto di una lunga evoluzione culminata, a livello nazionale, con la legge delega n. 59/97 e con il relativo decreto legislativo n. 422/1997. Lo stesso decreto ha decentrato funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico regionale e locale, affidando alle Regioni la programmazione dei servizi nonché la definizione degli indirizzi per la pianifi-

cazione dei trasporti). A tal proposito, si è segnalato che la delibera n. 143/2018 della stessa Autorità, in materia di affidamento dei servizi di tpl, ricodifica le regole generali non garantendo in caso di trasferimento del personale (c.d. la clausola sociale) e le tutele imposte previste da quest'ultimo decreto legge.

Risorse

Il Fondo nazionale dei trasporti (Fnt), per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del tpl destinato alle Regioni a statuto ordinario, è stato oggetto di un processo di riforma a decorre dal 2018. La consistenza del fondo, fissata

zione dei servizi minimi.

Occorre poi rivedere in maniera radicale il sistema di affidamento tramite gara, poiché esso si è rivelato incapace di produrre i risultati auspicati e si è tradotto quasi sempre in compressione dei diritti e delle retribuzioni del personale e in avvio di lunghissimi contenziosi da parte degli altri partecipanti alla gara, che hanno bloccato investimenti e sviluppo del servizio per anni.

La riforma del Titolo V, nel 2001, ha reso ancora più confusa la diatriba sulle materie concorrenti tra Stato e Regioni rispetto ai livelli decisionali e sulle relative attribuzioni, con conseguente conflitto istituzionale di volta in volta affidato alla decisione della Corte Costituzionale. L'adeguamento del Titolo V e, quindi, la riforma dell'assetto e delle competenze dei diversi livelli istituzionali rappresenta la prima vera riforma dalla quale si dovrebbe partire.

Sul versante delle risorse occorre innanzitutto stabilizzare realmente il Fnt, garantendo le risorse necessarie e collegandole all'indice inflattivo programmato. È indispensabile quindi incrementare le risorse del fondo, ma anche ampliare i criteri per la ripartizione dei contributi statali per il settore, individuando sistemi incentivanti che favoriscano processi di aggregazione delle imprese. Tale richiesta è motivata dal fatto che l'alto numero di aziende presenti sul territorio nazionale genera una dispersione di risorse pubbliche e complica un'organizzazione del servizio intermodale e integrata.

Questi sono i contenuti che abbiamo enunciato nell'ambito dell'audizione alla Commissione di studio e che fanno parte del documento inviato. Ora che il nuovo Ministro ha confermato l'intenzione di procedere con l'avvio della riforma, non rimane altro che attendere l'esito dei lavori svolti dalla Commissione ed avviare il processo.



cazione la predisposizione e l'aggiornamento del piano regionale dei trasporti, oltre che la definizione della quantità e degli standard di qualità dei servizi di tpl. Le Regioni stabiliscono, inoltre, la ripartizione delle competenze in materia di trasporto pubblico locale. La novità emersa dal d.lgs. 422/97 è stata quella di porre l'obiettivo di realizzare progressivamente la concorrenza "per il mercato" nel settore, con l'introduzione dell'obbligo dell'affidamento dei servizi mediante gara ad evidenza pubblica.

Il decreto legge 50/17 ha affidato le funzioni di regolazione e controllo per i servizi di trasporto pubblico regionale e locale all'Art (Autorità di regola-

zione dei trasporti). A tal proposito, si è segnalato che la delibera n. 143/2018 della stessa Autorità, in materia di affidamento dei servizi di tpl, ricodifica le regole generali non garantendo in caso di trasferimento del personale (c.d. la clausola sociale) e le tutele imposte previste da quest'ultimo decreto legge.

Aree di intervento

Il quadro normativo del settore va razionalizzato definendo norme certe, chiare ed esigibili, per garantire investimenti e lo sviluppo di player nazionali. È necessario intervenire sulla competenza esclusiva delle Regioni riportando alla competenza dello Stato alcuni aspetti che possano determinare le fondamenta del servizio, quali ad esempio la defini-

Treni Covid-free: prima degli annunci proteggere il personale



Massimo Malvisi

Avviare subito un confronto sull'organizzazione di questo servizio e intanto vaccinare chi lavora

L'esperienza terribile del coronavirus, se da una parte ha accentuato taluni cambiamenti sociali, dall'altra ha imposto di trovare soluzioni che permettano di garantire un modello di mobilità delle persone nella massima sicurezza.

In questo contesto sono nati i primi voli Covid-free, in cui capacità e professionalità italiane si sono ulteriormente contraddistinte per mettere a punto un sistema che è diventato un riferimento internazionale. A titolo di cronaca tale procedura ha avuto doverosamente un riferimento legislativo con l'ordinanza del 23 novembre 2020 del Ministero della Sanità.

Visto il successo e l'interesse suscitato da tale iniziativa, da parte del gruppo Fs Italiane e di Trenitalia è stato dato l'annuncio del prossimo lancio di un servizio, sulla tratta Roma-Milano, definito treno Covid-free. Premesso che di questo non è stato fornito alcun particolare al sindacato, lasciando il personale tutto in preda a un comprensibilissimo disorientamento, l'aspetto eclatante è che nessuna risposta è stata data alle richieste da noi avanzate per quanto riguarda l'estensione al personale dei trasporti, in questo caso a quello ferroviario, della vaccinazione e della conoscenza delle determinazioni dell'azienda capogruppo in merito alle ulteriori misure a tutela della salute e sicurezza delle lavoratrici e dei lavoratori per ogni singola società. Su questo tema anche il nostro Segretario generale è intervenuto a più riprese, stigmatizzando il metodo scelto per portare avanti un'iniziativa che sulla carta è lodevole.

Questo stato di cose ingenera un paradosso in cui si dà l'annuncio di una prossima commercializzazione di un servizio, come quello del treno Covid-free, facendo perno sulla massima tutela dei clienti senza dire nulla sulla tutela del personale, come richiesto anche recentemente dalle organizzazioni sindacali nazionali con una specifica nota. Quello che chiediamo con forza è che si avvii subito un confronto sull'organizzazione di questo servizio.

Troviamo irritante apprendere dai mass media i particolari organizzativi del treno Covid-free, mentre nulla è detto sulle misure di tutela del personale

Volendo entrare nel merito, immaginiamo che sarà prodotta una specifica ordinanza ministeriale, dato che quella attuale è riferita ai voli Covid-free, dopodiché è fondamentale essere messi a conoscenza dell'organizzazione ipotizzata e delle misure di tutela per le lavoratrici e i lavoratori. A titolo di esempio, le operazioni di filtro, sia per disciplinare i flussi sia per i clienti che sono provvisti della certificazione attestante l'esito negativo di un tampone effettuato entro le 72 ore antecedenti,

avranno una corsia preferenziale, ma come e dove? Per quanto riguarda i voli, il cliente, sprovvisto dell'esito del tampone, può farlo in aeroporto: sarà possibile introdurre una soluzione simile nelle stazioni? E, se sì, come? Le esclusioni dal tampone previste e riguardanti talune categorie di popolazione daranno diritto a salire a bordo? Quale sarà la procedura per l'effettuazione dei tamponi per tutto il personale ferroviario interessato? La capienza di questi treni rimarrà al 50%? Per il personale della ristorazione e delle pulizie a bordo quali tutele sono preventivate?

Questo per quanto riguarda il servizio di treno Covid-free, ma anche sul tema del treno sanitario per le emergenze la mancanza di confronto sta determinando apprensione tra il personale. Troviamo irritante apprendere dai mass media i particolari organizzativi di tale treno, mentre nulla è detto sulle misure di tutela del personale e sulle caratteristiche e le certificazioni degli impianti, in particolare quello di areazione, che devono prevedere anche le possibili situazioni di anormalità.

Serve con urgenza un cambio di passo da parte del gruppo Fs Italiane e delle sue società per quanto riguarda le relazioni industriali. È da tempo che la Fit-Cisl, insieme alle altre organizzazioni sindacali, chiede a gran voce di essere ascoltata. Crediamo sia giunto il momento del confronto vero e risolutivo per il bene delle lavoratrici e dei lavoratori e dello stesso gruppo aziendale.

Pnrr, per Rete ferroviaria italiana un treno da non perdere



Michele Castellano

Ormai sappiamo tutti cos'è il Pnrr, Piano nazionale di ripresa e resilienza, e quanto è importante per l'Italia e per la sua ripresa economica. Ma forse non tutti sanno quanto il Piano sia destinato a incidere sul trasporto ferroviario delle persone e delle merci per svilupparlo in maniera significativa. È un'occasione importante per l'Italia, ed è bene conoscerla per sostenerla. È proprio quello che, come Fit-Cisl, intendiamo fare.

Ma partiamo dall'inizio. Il Pnrr si articola in sei missioni, di cui una dedicata alle "infrastrutture per una mobilità sostenibile", con cui si punta a dotare il Paese di un sistema infrastrutturale moderno, digitalizzato e sostenibile dal punto di vista ambientale, maggiormente integrato in quello europeo e, contestualmente, si mira a superare le condizioni di arretratezza infrastrutturale nel Mezzogiorno e nelle Isole.

L'orizzonte del Pnrr fissa al 2026 il completamento di una importante parte delle opere previste, a loro volta incluse in un programma ancora più ampio e di più lungo termine. Per la realizzazione di progetti già in corso e di altri nuovi sono disponibili ingenti risorse europee, a cui si aggiungono quelle previste dal bilancio europeo ordinario e da quelle stanziare dal programma Fondo sviluppo e coesione 2021-2027.

Per la rete ferroviaria nazionale di competenza di Rete ferroviaria italiana sono previsti un notevole numero di cantieri, anche se molti sono già operativi, nonché interventi infrastrutturali e tecnologici finalizzati a: sviluppare l'Alta Velocità (AV) e velocizzare le linee sia per i treni passeggeri sia per quelli merci; completare l'adeguamento agli standard previsti per l'interoperabilità dei quattro corridoi merci della rete trans europea (Ten-T) che interessano il territorio italiano; completare le tratte di valico; potenziare nodi, direttrici e reti ferroviarie regionali; colmare il gap infrastrutturale delle regioni del Sud rispetto a quelle del Nord della nazione.

Gli investimenti per l'Alta Velocità sono destinati principalmente al Sud portando a conclusione la realizzazione

Il Piano può assicurare al trasporto delle persone e delle merci su rotaia uno sviluppo significativo

Bisogna solo agire per concretizzare questa eccezionale opportunità per lo sviluppo del trasporto ferroviario, e la Fit-Cisl intende vigilare in questo senso

della direttrice Napoli-Bari, per proseguire in ulteriori avanzamenti della Palermo-Catania-Messina e con l'inizio dei primi lotti della Salerno-Reggio Calabria. Inoltre è previsto il completamento della tratta Brescia-Verona-Vicenza-Padova. Importanti risorse saranno impiegate anche per la velocizzazione e l'incremento della capacità delle direttrici Adriatica e Tirrenica, anche per le tratte Taranto-Potenza-Battipaglia, Verona-Brennero, Liguria-Alpi e delle due trasversali Pescara-Roma e Orte-Falconara. Tali miglioramenti prestazionali saranno ottenuti attraverso innovazioni infrastrutturali alla rete esistente e, in diverse occasioni, anche per mezzo della realizzazione di varianti e tratte integrative per superare le tante criticità legate alla complessità dell'orografia del nostro Paese. Anche per le linee regionali sono previsti interventi per la messa in sicurezza e per ridurre i tempi di percorrenza e per realizzare una vera integrazione con i principali assi ferroviari nazionali e la rete AV.

Gli interventi previsti nel piano riguardano anche il potenziamento tecnologico da realizzare con l'implementazione dei nuovi e più affidabili Apparati centralizzati computerizzati (ACC e ACC-M) per una maggiore regolarità della marcia dei treni e una migliore gestione della circolazione.

È prevista l'applicazione sulla rete, in maniera sempre più capillare, dell'evoluto sistema Ertms (European Rail Traffic Management System) per il distanziamento dei treni, che aumenta significativamente la capacità delle linee e dei nodi, oltre che aumentare la sicurezza del trasporto ferroviario apportando notevoli benefici al traffico, soprattutto a quello pendolare nei grandi centri urbani.

Per conseguire tutti questi obiettivi rapidamente, il Governo ha provveduto a nominare dei commissari straordinari con ampi poteri per sedici dei progetti più strategici. Adesso bisogna solo agire per concretizzare questa eccezionale opportunità per lo sviluppo del trasporto ferroviario, e la Fit-Cisl intende vigilare in questo senso.

Ue: nell'Anno della ferrovia ribadiamo il no al dumping



Christian Tschigg

Il sindacato europeo promuoverà iniziative per la qualità del lavoro e l'occupazione anche di giovani e donne

Come procedono i lavori del settore ferroviario nel Dialogo sociale europeo? Nonostante il Covid sia ancora tra noi, sia l'Etf (il sindacato europeo dei lavoratori dei trasporti, alla quale noi come Fit-Cisl aderiamo) che la Cer (la controparte datoriale), hanno continuato a vedersi, seppur in maniera virtuale, alla presenza della Commissione europea, così da proseguire il lavoro congiunto sulle tematiche stabilite nel programma lavori 2020/2021. L'ultimo incontro risale al 4 marzo scorso ed è stato anche occasione per una presentazione ufficiale, da parte di Cer, di Alberto Mazzola in qualità di nuovo direttore esecutivo (tra l'altro facente parte del gruppo Fs Italiane) in sostituzione di Libor Lochman che ha lasciato l'incarico a fine anno.

Facciamo quindi il punto della situazione e vediamo quali step rimangono da affrontare. In apertura la Dg Move (la Direzione generale della Commissione europea responsabile dei trasporti all'interno dell'Unione europea) ha illustrato cosa intende fare, insieme ai partner sociali, durante questo 2021 che, ricordiamo, è l'"Anno europeo della ferrovia" (decisione n. 2020/2228 del Parlamento europeo), partendo da due dati statistici importanti: la ferrovia incide solo per lo 0,4% nelle emissioni gas serra nei 27 paesi membri nel 2018, contro un 71,8% del trasporto su strada e l'incidentalità (anni 2011-2015) per milioni di passeggeri/km è stata dello 0,1 contro un 2,7 delle automobili. La Dg Move ritiene quindi indispensabile incentivare tale modalità di trasporto. Target principale delle campagne informative saranno i giovani, di cui si punterà a modificare le abitudini di viaggio. Tra gli eventi pensati sono già state inoltrate alla Dg Move oltre 180 idee tra esibizioni, competizioni, progetti, performances nelle stazioni e lungo gli itinerari, conferenze, festival, porte aperte nei centri di controllo, approfondimenti su professioni quali quelle di macchinista, manutentore eccetera (il c.d. career showing).

L'Etf, con il contributo anche della Fit-Cisl, ha insistito fortemente affinché l'Anno della ferrovia sia occasione per parlare non solo delle opportunità per i viaggiatori e l'ecologia ma anche della necessità di enfatizzare la promozione delle professioni e la sostenibilità del settore. E su questi punti la Cer era sulla nostra lunghezza d'onda. Il sistema ferroviario è fatto

anche di lavoratori, appalti compresi, ed è giusto sottolineare la necessità di avere strategie contro il dumping nel settore, a favore della qualità del lavoro e dell'occupazione anche di giovani e donne. Il sindacato si farà quindi promotore di alcuni eventi, specifici e mirati con focus sui lavoratori.

A seguire si è passati a discutere dell'aggiornamento sulla valutazione della Commissione in merito alla direttiva 2007/59/EC relativa alla certificazione dei macchinisti (Train Drivers Directive). La Dg Move è giunta alla conclusione che la direttiva va rivista soprattutto in merito alla necessità di migliorare l'articolazione tra la direttiva e le legislazioni ferroviarie specifiche, tenendo conto dell'ulteriore evoluzione del panorama legislativo dal 2007 come i Pacchetti ferroviari. Si procederà alle prime fasi di revisione nel corso del 2021.

Il sistema ferroviario è fatto anche di lavoratori, appalti compresi, ed è giusto sottolineare la necessità di avere strategie contro il dumping nel settore

Ricordiamo che alcune proposte di revisione vanno nella direzione di abbassare taluni standard minimi di certificazione, per una ipotetica maggiore interoperabilità dei macchinisti, insieme a una semplificazione della formazione degli stessi e dei requisiti linguistici. Già come Fit-Cisl ci eravamo opposti e anche Etf ha rimarcato che la formazione deve essere al contrario rafforzata e che è pericoloso abbassare i requisiti linguistici, soprattutto in fasi emergenziali: la sicurezza sarebbe a rischio.

In chiusura si è ribadita la necessità di arrivare ad un testo definitivo, entro giugno, per concludere il possibile accordo WIR (Donne nelle Ferrovie, per incentivare lo sviluppo dell'occupazione femminile nel settore).

La riunione è stata pertanto aggiornata, anche per avere una discussione approfondita sul progetto di creazione per uno strumento di verifica e monitoraggio dei tempi di guida/lavoro e di riposo dei macchinisti, sempre attraverso il dialogo sociale.

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.



Gestione dei rifiuti, con il Pnrr si può fare di più



Angelo Curcio
Coordinatore Nazionale FIT-CISL
Servizi ambientali

Sono per ora inadeguate le risorse messe a disposizione della transizione ecologica

Dal 1° gennaio 2021 è partito il conto alla rovescia per elaborare, condividere e presentare alla Commissione Ue il Pnrr, Piano nazionale di ripresa e resilienza. Tutto ciò entro il prossimo 30 aprile. L'Italia è il principale beneficiario delle risorse di Next Generation Ue (Ngue), perché riceverà 209 miliardi di euro di fondi europei su un totale di 750 stanziati per contrastare la crisi economica provocata dalla pandemia. Di questi 209, circa 82 miliardi saranno a fondo perduto per poter finanziare investimenti addizionali rispetto ai progetti previsti e programmati, mentre gli altri 127 miliardi circa saranno prestiti garantiti dalla Ue a tassi di interesse vantaggiosi rispetto a quelli offerti dai mercati finanziari internazionali.

L'Italia ha la possibilità di realizzare gli investimenti previsti in tempi più rapidi, grazie al pacchetto di riforme e semplificazione che deve essere parte integrante del Pnrr; è quindi fondamentale la scelta dei progetti. Un settore chiave nella strategia di transizione ecologica è quello della gestione dei rifiuti, che infatti è posto al centro del Ngue: l'economia circolare, la sostenibilità ambientale, l'uso efficiente delle risorse, il recupero energetico sono l'essenza delle attività imprenditoriali di questo settore. Consideriamo poi che oggi nelle preoccupazioni degli italiani la gestione dei rifiuti e i temi ambientali sono secondi solo all'emergenza sanitaria. L'Italia è in forte ritardo nell'infrastrutturazione di questo settore; l'uso delle risorse del Pnrr permetterebbe di recuperare in tempi rapidi il differenziale esistente fra dotazione impiantistica e fabbisogno, uscendo da un ritardo industriale storico; si tratta di investimenti green produttivi che non solo migliorerebbero la tutela dell'ambiente, ma renderebbero anche più competitivo il nostro Paese.

Dal punto di vista dell'efficienza ed efficacia nella gestione del ciclo completo dei rifiuti, in un'ottica di economia circolare, il Pnrr non può prescindere dalle diversità presenti oggi tra i vari territori regionali, per quanto riguarda sia lo sviluppo industriale sia l'autosufficienza territoriale. Nei fatti parliamo di una mancata assunzione di responsabilità da parte di diversi enti locali che ha creato emergenze e un conseguente

aumento dell'export e del trasferimento tra regioni dei rifiuti da trattare per il loro smaltimento.

Un elemento positivo, di cui tenere conto, è che la maggioranza delle aziende che operano in questo settore sono solide e capaci di gestire questi investimenti, essendo già oggi fra i principali beneficiari dei fondi di investimento della Banca europea per gli investimenti (Bei), per centinaia di miliardi.

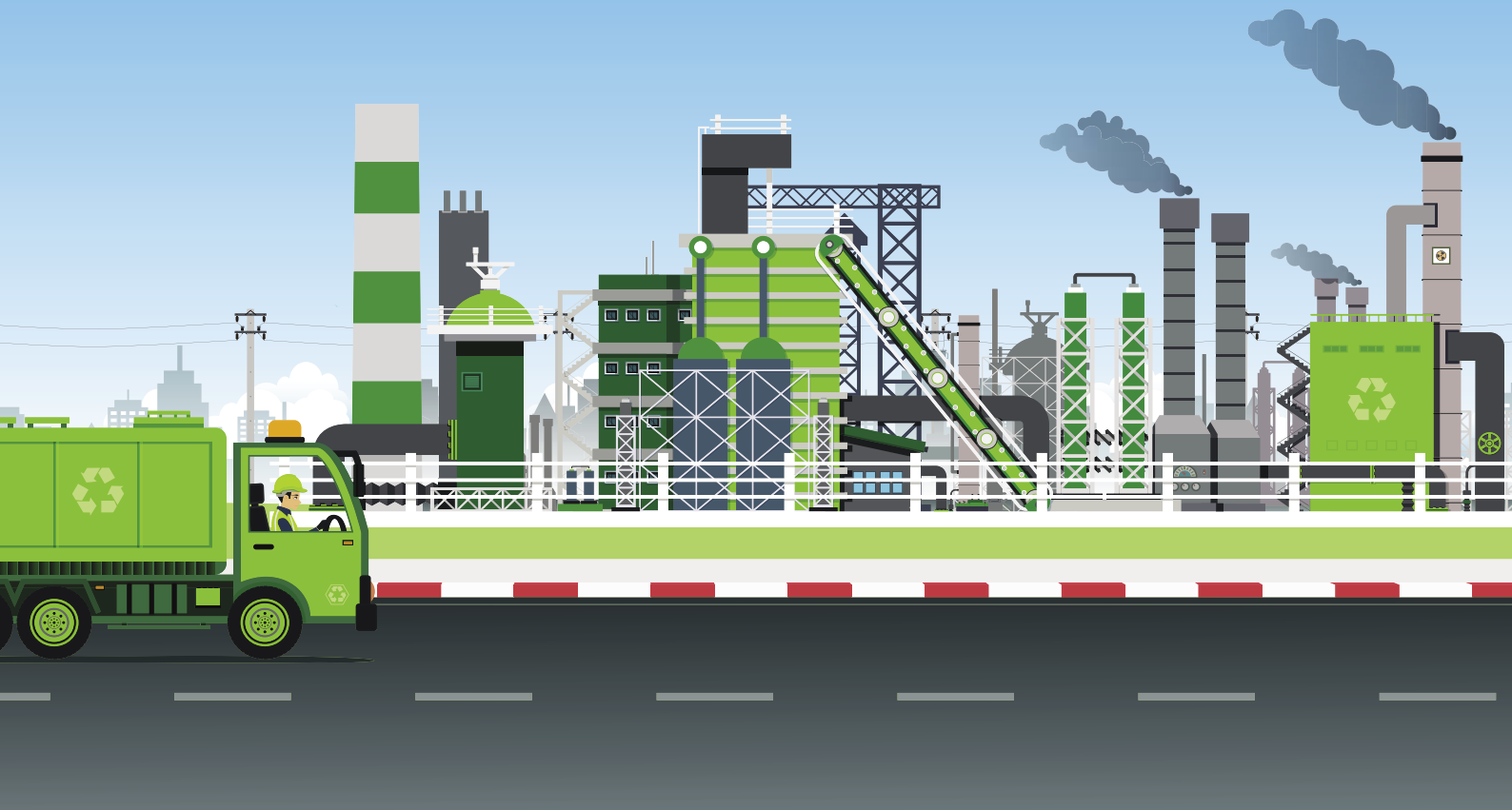
Il Pnrr non può prescindere dalle diversità presenti oggi tra i vari territori regionali, per quanto riguarda sia lo sviluppo industriale sia l'autosufficienza territoriale

Secondo Confservizi, associazione delle imprese e degli enti che gestiscono servizi pubblici locali, i progetti candidabili per il prossimo Pnrr valgono per le utility italiane circa 25 miliardi di euro, con un impatto dell'1,47% sul Pil e 285mila nuovi occupati. La quasi totalità verrebbe indirizzata agli obiettivi di transizione ecologica e innovazione digitale, ma è necessario semplificare i procedimenti autorizzativi e incentivare le aggregazioni tra aziende

del settore anche tramite agevolazioni fiscali e regolatorie, per beneficiare di economie di scala a favore di cittadini e imprese: la frammentazione ostacola gli investimenti di lungo periodo e l'efficienza gestionale.

Anche l'Autorità di regolazione del settore (Arera) si è espressa positivamente sul Pnrr. Offrendo il suo impegno per esaminare i progetti di investimento, Arera potrebbe svolgere un ruolo positivo e attivo per garantire la realizzazione nei tempi previsti degli investimenti.

Come Fit-Cisl abbiamo sempre sostenuto l'esigenza di interventi normativi per concretizzare il piano di investimenti nei servizi ambientali, che vadano nella direzione di semplificare le procedure di pianificazione, localizzazione, autorizzazione e cantierizzazione degli impianti. A ciò va affiancato un modello di informazione e confronto preventivo e trasparente con le popolazioni locali interessate, che contrasti e superi opposizioni ideologiche e opportunistiche, spesso legate ai fenomeni Ninby (not in my backyard, non nel mio giardino) o Nimto (not in my terms of office, non durante il mio mandato elettorale). Occorrono inoltre: misure che mettano in campo strumenti capaci di dare gambe all'economia circolare e al il



riciclo, incentivi al recupero di materie dai rifiuti, tariffe chiare ed efficaci ma soprattutto esigibili, una responsabilità dei produttori di beni di consumo adeguata alle nuove esigenze di economia circolare.

Purtroppo, ad oggi la bozza del Pnrr non risponde sufficientemente a queste aspettative, prima di tutto per una riduzione delle risorse messe a disposizione della transizione ecologica, da 74,3 a 68,9 miliardi di euro, con una sottrazione di 5,4 miliardi, una cifra consistente, considerando che la Ue auspica per la sfida verde un uso di almeno il 75% del totale delle risorse che saranno stanziare (i citati 209 miliardi di euro).

Riteniamo soprattutto che le previsioni di spesa per gli impianti di gestione dei rifiuti, con uno stanziamento di 1,5 miliardi per nuovi impianti e l'adeguamento di quelli esistenti, e i 2,2 miliardi per i progetti a bando per l'economia circolare, siano nettamente inferiori al fabbisogno di investimenti che tutti gli analisti di settore stimano tra i 10 e i 15 miliardi di euro: una previsione di spesa di circa 3,7 miliardi su un totale di circa 209 è davvero poco! Infine nel Pnrr al momento non c'è nessun collegamento

normativo in materia di economia circolare, nonostante il recente d.lgs. n. 116/2020, che modifica in modo sostanziale la parte IV del Testo unico ambientale, ridisegnando le regole sui rifiuti in attuazione delle direttive Ue. Il citato decreto legislativo infatti dovrebbe essere un punto di riferimento nel Pnrr, soprattutto per alcuni dei suoi contenuti, tra cui:

- l'adozione di criteri generali per la redazione di piani di settore concernenti specifiche tipologie di rifiuti, incluse quelle derivanti dal riciclo e dal recupero dei rifiuti stessi, finalizzati alla riduzione, il riciclo, il recupero e l'ottimizzazione dei flussi stessi;
- l'individuazione dei flussi omogenei di produzione dei rifiuti che presentino le maggiori difficoltà di smaltimento o particolari possibilità di recupero sia per le sostanze impiegate nei prodotti base sia per la quantità complessiva dei rifiuti medesimi, nonché i relativi fabbisogni impiantistici da soddisfare, anche per macro-aree, tenendo conto della pianificazione regionale, e con finalità di

progressivo riequilibrio socio-economico fra le aree del territorio nazionale;

- l'individuazione di flussi omogenei di rifiuti funzionali e strategici per l'economia circolare e di misure che ne possano promuovere ulteriormente il riciclo;
- la definizione di un piano nazionale di comunicazione e conoscenza ambientale in tema di rifiuti e di economia circolare;
- il piano di gestione delle macerie e dei materiali derivanti dal crollo e dalla demolizione di edifici ed infrastrutture a seguito di un evento sismico.

Non si può sprecare questa importante occasione: con investimenti concreti, una reale pianificazione e adeguate infrastrutture si può creare un sistema dinamico e innovativo, che permetta ai produttori di beni di consumo che generano rifiuti e alle imprese che li recuperano, di crescere e contribuire ad un modello di sviluppo sostenibile, creando al contempo migliaia di posti di lavoro di qualità.

Dopo lo sciopero Amazon: mobilitazione per rinnovare il ccnl



Quirino Archilletti

La Fit-Cisl ha alzato il livello di conflittualità: 29 e 30 marzo la prima protesta di tutto il settore

Come Fit-Cisl siamo stanchi di ribadire che la logistica e il trasporto delle merci rivestono un ruolo strategico per il nostro Paese. Ormai è un dato di fatto. Alla necessità di continuare a garantire l'approvvigionamento dei beni di prima necessità, si è aggiunta la sfida per la distribuzione capillare, su tutto il territorio nazionale, del vaccino contro il Covid-19.

Proprio con questa consapevolezza il 3 dicembre dello scorso anno, nell'ambito della trattativa di rinnovo del contratto collettivo nazionale di settore, unitariamente alle associazioni datoriali abbiamo firmato un Avviso comune al Governo affinché, nel contesto normativo della legge di Stabilità e nell'utilizzo dei fondi messi a disposizione dal programma Next Generation Eu (Recovery Fund), il settore riceva la giusta attenzione e, conseguentemente, una quota di risorse stanziata o da stanziare che sia adeguata a garantirne lo sviluppo. Assieme alle altre Segreterie nazionali che hanno sottoscritto il documento abbiamo indicato come imprescindibili e fondamentali alcuni temi che, dopo una lunga e non facile discussione, sono stati integralmente recepiti nell'Avviso: da un lato un

Il colosso di Seattle deve prendere atto che il sindacato, la Cisl, la Fit-Cisl fanno parte della storia e del percorso costituente del nostro Paese e con questo deve confrontarsi in Italia

dispositivo normativo che, come avviene già nel settore dei porti e, più recentemente, del trasporto aereo, identifichi il ccnl della Logistica, Trasporto Merci e Spedizione come contratto di riferimento economico e normativo dell'intero settore, dall'altro la detassazione dei futuri aumenti contrattuali. L'Avviso comune è composto anche di altre parti più legate agli aiuti alle imprese, in termini di sgravi; pone poi una forte attenzione all'indispensabile tema della formazione continua,

specifica per il crescente sviluppo digitale del settore, e chiede risorse mirate al superamento del gap infrastrutturale del Paese.

Il 7 gennaio abbiamo quindi appreso favorevolmente la notizia del varo, da parte del Ministro uscente delle Infrastrutture e dei Trasporti, di un decreto che destina 5 milioni di euro agli incentivi per le attività di formazione professionale nel settore dell'autotrasporto merci. Crediamo che il decreto firmato vada proprio nella

direzione dell'Avviso comune che abbiamo sottoscritto con le associazioni datoriali; al contempo chiediamo però che le risorse siano estese anche ai settori della logistica e delle spedizioni, che necessitano parimenti di aggiornamenti continui di competenze. Ribadiamo ancora una volta il ruolo fondamentale e strategico della formazione, specie in un settore in continuo cambiamento.

Anche se con il decreto Sostegni la Cig Covid è stata prorogata fino al 30 giugno, quando terminerà anche il blocco dei licenziamenti, rimaniamo preoccupati per i problemi – in particolare per le ricadute occupazionali e sociali – che potranno sorgere quando scoppierà la bolla creata dalle tutele messe in campo sia dal Governo precedente che da quello attuale a vantaggio dei lavoratori. Come Fit-Cisl chiediamo che si ricerchino da subito soluzioni tese a prevenire e ad arginare quanto accadrà dopo quella data.

Anche se qualche filiera, come quelle dei container, dell'automotive, delle bisarche e della distribuzione dei carburanti, ha registrato un



calo dei volumi – ma ad oggi sono già in progressiva ripresa – impattando di conseguenza sull'autotrasporto merci, è giusto riflettere pure sulle dinamiche che il settore dell'e-commerce ha vissuto e sta vivendo, ossia sul suo sviluppo straordinario, sospinto anche dalla contingenza della pandemia. L'e-commerce sembra ormai proiettato verso un incremento inarrestabile e soprattutto strutturale: probabilmente gli italiani non cambieranno questa abitudine neanche dopo la fine dell'emergenza. In questo contesto abbiamo assistito a una vera e propria evoluzione e, in alcuni casi, rivoluzione dei processi produttivi e delle attività lavorative connesse. Amazon, attraverso le sue molteplici legal entity, le società che le forniscono supporto logistico e per la movimentazione delle merci, che si occupano della consegna a domicilio o dei depositi intermedi,

22 marzo.

Le ragioni che ci hanno portato ad alzare il livello di conflittualità sono state l'indisponibilità delle aziende e dell'associazione datoriale ad affrontare positivamente le tematiche presenti nella piattaforma sindacale per la contrattazione di secondo livello della filiera Amazon, che includono: la verifica dei carichi e ritmi di lavoro i quali - registriamo - sono sempre più intensi, un maggior rispetto delle norme di salute e sicurezza, la riduzione dell'orario dei driver, la contrattazione della turnistica, il corretto inquadramento professionale, il buono pasto, l'indennità di trasferta, la clausola sociale in caso di appalto-cambio fornitore, premio di risultato, l'indennità Covid, danni e franchigie, la formazione e la stabilizzazione del lavoro precario.

un confronto con le rappresentanze dei lavoratori in spregio alle regole previste dal ccnl e a un sistema di corrette relazioni sindacali. Il colosso di Seattle deve prendere atto che il sindacato, la Cisl, la Fit-Cisl fanno parte della storia e del percorso costituente del nostro Paese e con questo deve confrontarsi in Italia. I processi di trasformazione in atto e di forte innovazione del sistema, che incidono decisamente sulle condizioni di lavoro delle lavoratrici e dei lavoratori della filiera, richiedono un livello di coinvolgimento e di accrescimento professionale che non può essere disgiunto dalla partecipazione e dalla contrattazione. Un corretto e continuo esercizio delle relazioni sindacali rappresenta per noi un fondamentale elemento per affrontare e risolvere le problematiche che si generano, inevitabilmente, in un percorso di rapida evoluzione come quello che sta vivendo il settore.



Alla luce di tutte queste considerazioni, crediamo che sia giunto il momento di rinnovare il ccnl ormai scaduto da oltre un anno. Siamo stupefatti degli atteggiamenti dilatori e incoerenti che stanno adottando le associazioni datoriali, le quali da una parte elogiano le lavoratrici e i lavoratori e dall'altra non vogliono affermare i giusti riconoscimenti che meritano. Come Fit-Cisl siamo fermamente convinti dell'importanza dello strumento contrattuale, utile a garantire le giuste condizioni normative ed economiche alle lavoratrici e ai lavoratori e ad affermare il principio di legalità nell'ambito della filiera logistica, dell'autotrasporto, del delivery, della consegna a domicilio di merci e delle spedizioni. A tutela dei circa 800mila addetti che non si sono mai fermati neanche di fronte ad una pandemia e soprattutto durante il lockdown, la Fit-Cisl ha alzato il livello di conflittualità: Amazon e la sua filiera erano solo un primo passo, abbiamo già esteso la mobilitazione nei confronti di tutte le associazioni datoriali firmatarie del ccnl Logistica, quindi coinvolgendo tutto il comparto, con lo sciopero del 29 e 30 marzo scorsi. Se le parti datoriali non cambieranno atteggiamento, la vertenza non potrà che proseguire.

rappresenta l'elemento centrale di questo sviluppo. Con questa convinzione dopo una lunga trattativa con Assoespressi, l'associazione che rappresenta le aziende della filiera delivery di Amazon, unitariamente alle altre Segreterie nazionali abbiamo proclamato la prima azione di sciopero di 24 ore di tutte le lavoratrici i lavoratori, diretti e indiretti, dell'intera filiera Amazon per lo scorso

Inoltre, siamo stati costretti a denunciare anche la latitanza di Amazon al tavolo del delivery e l'assenza di risposte della multinazionale americana in relazione alla prosecuzione del confronto, avviato a gennaio scorso, riguardo al personale dipendente e a quello che opera negli appalti dei servizi di logistica. Amazon manifesta, con il suo comportamento inaccettabile, l'indisponibilità cronica a

Moby naviga a vista, la Fit-Cisl vuole fare chiarezza



Vincenzo Fausto Pagnotta
Coordinatore Nazionale FIT-CISL
Trasporto marittimo

Quella del gruppo Onorato è una delle vicende più intricate degli ultimi 15 anni. Per una serie di motivi la situazione finanziaria del gruppo, travagliata oramai da troppo tempo, risulta essersi ancor di più aggravata oggi a causa dell'enorme esposizione economica. Una situazione per la società Moby divenuta pesante tra il 2019 e il 2020 e che ha portato l'azienda alla presentazione di una domanda per un concordato preventivo in bianco presso il tribunale di Milano, alla quale è stata ammessa. Contestualmente, sono state avviate le procedure per la ricerca di nuovi investitori sia per Moby sia per Cin. Nel contesto generale, la situazione si è ulteriormente aggravata con l'arrivo del Covid-19, che ha inciso nell'attività operativa dell'azienda da marzo a maggio 2020. Il culmine si è avuto pochi giorni fa con l'invio di una lettera da parte dell'amministratore delegato di Tirrenia Cin ai Segretari generali di Fit-Cisl, Filt-Cgil e Uiltrasporti con la quale il manager affermava che la continuità aziendale è a forte rischio se il Ministero dello Sviluppo economico non interviene rapidamente per salvare l'azienda.

Continui colpi di teatro e una innegabile capacità del patron Onorato di districarsi tra carte, sentenze, decisioni hanno fino ad oggi contraddistinto e trasformato l'operato dell'armatore in una vera e propria navigazione a vista con condizioni meteo burrascose. Peccato però che tutto questo porti preoccupazioni alle migliaia di lavoratori marittimi e amministrativi che da anni continuano a operare senza avere certezze sul loro futuro occupazionale, convivendo con una costante e logorante attesa.

Il gruppo Onorato Armatori, da cinque generazioni sul mare, è leader del trasporto marittimo passeggeri e merci e occupa circa 5.800 addetti. Con le sue compagnie collega con 44 navi Sardegna, Sicilia, Corsica, arcipelago toscano e le isole Tremiti. È del 1959 la fondazione di Navarma; del 1982 la nascita della compagnia Moby, e quindi l'acquisizione nel 2012 di Toremar, la prima compagnia regionale della flotta ex pubblica a essere privatizzata. Si conclude infine nel 2015 l'operazione di acquisizione di Tirrenia. Grazie alle sinergie tra le sue compagnie, Moby è diventata la prima compagnia

Continueremo a promuovere ogni azione per tutelare le lavoratrici e i lavoratori del gruppo

di navigazione Italiana per le rotte nel mediterraneo e non solo, visto che, attraverso Moby Spl, il gruppo opera nel Mar Baltico offrendo un servizio di crociere tra i porti di San Pietroburgo, Helsinki, Stoccolma e Tallinn. Infine, non va dimenticato che al gruppo Onorato fa capo anche una flotta di 17 rimorchiatori di ultima generazione che fornisce in nove porti italiani servizi di rimorchio portuale e salvataggio.

Chiediamo al gruppo un puntuale e costante aggiornamento sull'evoluzione dei progetti utili a garantire i livelli occupazionali

Nonostante le premesse, come dicevamo, purtroppo però lo scenario che contorna l'attività del gruppo è contraddistinta da numerose incognite legate alla sua situazione economica. In un turbine di eventi, che è anche molto complesso riassumere, abbiamo assistito, solo per fare qualche esempio, allo stato di agitazione legato al valore del bond aziendale arrivato a valere 37,9 centesimi, ossia molto meno della metà del valore di emissione, alla multa di 29 milioni di euro comminata dall'Autorità garante della concorrenza e del mercato per abuso di posizione dominante e concorrenza sleale, al blocco del tentativo di fusione Cin-Moby. Se poi aggiungiamo la scadenza della convenzione che affida a Cin Tirrenia le linee passeggeri/merci di Genova-Porto Torres, Civitavecchia-Olbia, Genova-Olbia, Cagliari-Palermo, Civitavecchia-Cagliari-Arbatax e Napoli-Cagliari, inizialmente prevista per il mese di luglio del 2020, attualmente prorogata e garantita fino al 15 marzo, la vicenda assume contorni preoccupanti.

Proprio questi argomenti sono stati al centro dell'ultimo incontro di Fit-Cisl insieme a Filt-Cgil e Uiltrasporti con il gruppo. Un appuntamento da noi unitariamente sollecitato, durante il quale abbiamo chiesto un riscontro dettagliato del percorso di avanzamento del piano economico di rientro, anche in previsione della grande incertezza legata all'assoluto silenzio del Mims, Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili, rispetto alla necessaria proroga della concessione nelle more delle gare indette da Invitalia, ma anche alla mancanza di informazioni fornite dal gruppo stesso circa le sue effettive intenzioni.

Attualmente, a fronte della chiusura delle rotte con la Sicilia e della riorganizzazione dei servizi con la Sardegna, dalle

prenotazioni effettuabili via internet sembra che diverse delle linee precedentemente operate in convenzione si fermeranno; alcune di esse proseguiranno in regime di libero mercato. La prima è la Genova-Porto Torres, collegamento ro-pax attualmente prenotabile per i mesi primaverili e fino all'autunno; l'altra linea è la Civitavecchia-Olbia, anch'essa prenotabile fino al 21 ottobre prossimo. A risentire maggiormente della mancata proroga del precedente regime concessorio dovrebbe essere invece il Sud della Sardegna. Confermata infine la chiusura della sede Cin di Napoli e di Milano e in entrambi i casi i lavoratori saranno trasferiti presso gli uffici di Livorno a partire dal 1° aprile 2021.

Nell'incontro con le organizzazioni sindacali, l'azienda ha comunicato che, sul fronte del piano economico, ci sono delle interlocuzioni con i creditori, fermo restando che l'intera procedura è comunque legata a una deliberazione del tribunale competente che nel momento in cui scriviamo stiamo ancora attendendo. Relativamente all'esercizio delle tratte in convenzione, ci è stato

riferito invece che è in corso la possibilità di partecipare alle gare dei servizi in continuità territoriale e che comunque si sta lavorando a uno specifico piano di contenimento del personale connesso agli esiti del programma di implementazione dei servizi anche attraverso gli investimenti su nuove navi già in costruzione.

Sebbene si apprezzi lo sforzo prodotto della compagnia in questa prima fase, come sindacati abbiamo ribadito la necessità di tenere costantemente aperto il confronto: chiediamo un puntuale e costante aggiornamento sull'evoluzione dei progetti utili a garantire i livelli occupazionali a prescindere dal mantenimento dei servizi in convenzione con il Mims. Chiediamo inoltre di assicurare che i servizi vengano svolti in continuità e senza alcuna interruzione. Ovviamente per noi ottenere la garanzia dei livelli occupazionali di Cin resta la priorità per la quale si auspica un confronto continuo.

Nel contesto purtroppo è sopraggiunta la sospensione dei servizi su Catania derivanti dalla chiusura delle tratte

commerciali Ravenna-Catania e della Genova-Livorno-Catania-Malta, con conseguente dismissione del terminal Cps del capoluogo siciliano, a seguito della quale i colleghi territoriali hanno avviato un confronto con l'azienda per individuare le migliori soluzioni ai fini della tutela occupazionale. Purtroppo al momento la situazione è in stallo, per cui è nato un presidio permanente dei lavoratori davanti alla sede dell'Autorità portuale.

Infine, per i lavoratori coinvolti dalla chiusura delle sedi Cin di Napoli e Milano è stato chiesto all'azienda di favorire il più possibile lo svolgimento dell'attività lavorativa in modalità smart working per alleviare il notevole disagio derivante da questi nuovi trasferimenti

In questa prospettiva, come Fit-Cisl, oltre a vigilare come è nostro dovere, continueremo a promuovere ogni azione per tutelare e salvaguardare le lavoratrici e i lavoratori del gruppo sia in termini occupazionali che di reddito, coinvolgendo le istituzioni competenti a tutti i livelli. Come sempre, vi terremo aggiornati.



Morti sul lavoro, dalle parole ai fatti. Anche nei porti



Antonino Napoli

Servono norme adeguate all'evoluzione dei traffici marittimi e sempre più mirate alla tutela dei portuali

Una nota canzone di Gregor Ferretti, anche lui portuale, dedicata alla scomparsa di Luca Vertullo, morto nel 2006 nel porto di Ravenna, nel suo primo giorno di lavoro a soli 22 anni nella stiva di un traghetto, recita: «In stiva c'è poco da scherzare [...] E caro il mio Ministro, pulito e incravattato/ lo sai cosa vuol dire esser sporco e sudato?/ Lo sai cosa vuol dire lavorare e aver paura/ e poi le gambe si fan molli come segatura?»

Ancora una volta, l'ennesima, torniamo a parlare di sicurezza sul lavoro in ambito portuale. Sicuramente il 2020 è stato un anno davvero difficile a causa della pandemia, e se è pur vero che le attività commerciali hanno dovuto rallentare, e in alcuni casi chiudere del tutto, gli incidenti non sono mancati, specie quelli mortali. Sono 554.340 gli infortuni sul lavoro denunciati all'Inail nel 2020, in calo del 13,6% rispetto ai 641.638 dell'anno precedente, e 1.270 quelli con esito mortale, 181 in più rispetto ai 1.089 del 2019 (+16,6%). Se i decessi in itinere, occorsi cioè nel tragitto di andata e ritorno tra l'abitazione e il luogo di lavoro, sono diminuiti di quasi un terzo, da 306 a 214 (-30,1%), quelli in occasione di lavoro sono invece aumentati del 34,9%, da 783 a 1.056. Sono numeri assolutamente non tollerabili, che ci presentano una fotografia drammatica di quella che è la sicurezza sui luoghi di lavoro nel nostro Paese.

Emerge sempre più forte la necessità di intervenire, visto che il sistema non fa quanto basta per garantire la sicurezza dei nostri lavoratori. Non smetteremo mai di gridarlo: non si può morire di lavoro, perché no, in un Paese civile non può essere consentito. I dati sono

sempre più allarmanti e il tempo delle riflessioni è finito da un pezzo: bisogna agire e farlo in fretta e in modo deciso, mettendo in atto tutte le iniziative utili a ridurre gli infortuni fino alla loro completa eliminazione.

Abbiamo sempre pensato, come Fit-Cisl, che uno dei punti cardine per ridurre gli infortuni, insieme a un'accurata e continua formazione professionale, fosse la conoscenza dei fattori che li causano: solo avendo piena consapevolezza di tutto ciò si può riuscire a ridurre il dato. C'è bisogno che le aziende non si limitino a manifestare sensibilità al tema della salute e della sicurezza ma compiano atti concreti e continuativi. Ormai da troppo tempo chiediamo la revisione del d.lgs 272/99, la norma sulla sicurezza, che insieme ad altre normative regola il settore. Riteniamo, come più volte denunciato, che essa non sia più adeguata

Abbiamo sempre pensato che uno dei punti cardine per ridurre gli infortuni, insieme a un'accurata e continua formazione professionale, fosse la conoscenza dei fattori che li causano



alle esigenze delle lavoratrici e dei lavoratori e ai continui cambiamenti che il settore vive. I porti italiani necessitano, sempre più, di norme adeguate all'evoluzione dei traffici marittimi e sempre più mirate alla tutela dei portuali. La si-



curezza rimane l'obiettivo principale e imprescindibile per la nostra organizzazione sindacale.

Sia chiaro: i portuali non si sono risparmiati durante questo periodo di pandemia, mettendo al primo posto i bisogni del Paese in un sistema che oggi non dà la dovuta priorità al tema della sicurezza delle maestranze portuali. Ad oggi, nonostante i ripetuti appelli, nei piani vaccinali non sono stati inseriti in via prioritaria i lavoratori dei trasporti né tantomeno quelli del nostro comparto, che rimangono, nonostante tutto, in banchina a garantire gli approvvigionamenti del Paese, con il grave rischio di essere contagiati dal Covid-19 che continua la sua inarrestabile avanzata.

Abbiamo deciso, come Fit-Cisl, di lanciare una campagna straordinaria su salute e sicurezza, che possa mettere in guardia le lavoratrici e i lavoratori dai continui pericoli che si annidano nei porti. Abbiamo proposto, insieme

alle altre organizzazioni sindacali e alle associazioni datoriali, all'ente bilaterale nazionale Porti di portare avanti un progetto che miri a tenere alta l'attenzione sulla sicurezza, sensibilizzando lavoratori e imprese, affinché ci si possa opporre alle morti bianche, ma anche agli infortuni in genere, in modo fattivo.

Lo scorso 8 marzo, nell'ambito dell'area contrattuale nazionale di categoria, abbiamo invitato tutti i nostri Rls e quelli di sito per rafforzare l'azione di contrasto agli infortuni messa in campo dalla Fit-Cisl ed elaborare proposte che mirino al raggiungimento dell'obiettivo. È stato un momento di grande confronto, durante il quale gli Rls dei diversi scali italiani hanno avuto modo di dialogare e lanciare proposte con l'obiettivo di migliorare nei luoghi di lavoro gli aspetti legati all'igiene, in un'ottica anti-Covid, e alla sicurezza. In quel contesto abbiamo iniziato un percorso per valutare di costituire un coordinamento nazionale sulla sicurezza, che abbia l'obiet-

tivo di proporre, elaborare e migliorare nuovi e vecchi aspetti legati alla materia. Inoltre, è emersa la necessità di favorire la costituzione, ovunque non sia ancora presente, del comitato di igiene e sicurezza, previsto dall'art. 7 del d.lgs 272/99. C'è da dire, che nonostante il decreto legislativo più volte citato sia ormai da rivedere e aggiornare, il comitato da esso istituito rimane un luogo dirimente di confronto che negli anni ha saputo dare un contributo alle necessità delle lavoratrici e dei lavoratori. Da ultimo, ma non certo per importanza, è emersa la proposta di un osservatorio per la legalità e la sicurezza sul lavoro portuale.

Come si vede, la Fit-Cisl, in costante dialogo con i suoi iscritti, le altre organizzazioni sindacali, le associazioni datoriali e le istituzioni a tutti i livelli, continua a lavorare per risolvere il problema più sentito in ambito portuale e non solo. Perché non vogliamo più piangere morti sul lavoro. Mai più.

Aeroporti Ue, la Commissione fa il punto con le parti sociali



Luigi Mansi

In esame anche l'applicazione delle disposizioni europee temporanee concernenti il ground handling

Lo scorso 24 febbraio si sono incontrati in videoconferenza i rappresentanti di Etf la (Federazione europea dei lavoratori dei trasporti, a cui Fit-Cisl aderisce) con quelli delle associazioni datoriali europee delle società di handling, dei gestori aeroportuali, delle compagnie aeree e i responsabili del dossier aeroporti della Commissione europea per gli ambiti dei Trasporti e del Lavoro. Scopi dell'incontro erano fare il punto sull'applicazione delle disposizioni europee temporanee concernenti il ground handling e lo studio a supporto della revisione della direttiva sulla liberalizzazione dei servizi aeroportuali.

La Commissione aveva stabilito l'anno scorso, a causa della pandemia e della conseguente crisi del settore, l'estensione delle licenze degli operatori di un altro anno, facendole terminare quindi entro il 2021, stabilendo anche le procedure in caso di fallimento o difficoltà finanziarie degli handlers. Su questi punti la discussione ha visto in particolare protagoniste le associazioni datoriali, le quali hanno lamentato che un anno di proroga delle licenze in scadenza è poco, e ne hanno chiesto l'estensione fino al 2025.

Etf non ha preso posizione in merito ma ha chiaramente evidenziato che in queste recenti disposizioni comunitarie manca la dovuta attenzione alla protezione delle lavoratrici e dei lavoratori, che più di tutti stanno soffrendo questa crisi. Hanno anche denunciato il continuo taglio dei costi attraverso l'impovertimento dei salari e dei diritti e il massiccio ricorso ai vari modelli di ammortizzatori sociali per tenere in vita il settore.

La seconda parte della riunione è stata incentrata sullo studio che era partito l'anno scorso tra i vari stakeholders circa l'eventuale revisione delle norme sulla liberalizzazione del mercato dei servizi di handling. Da tutti il risultato di questo studio è stato considerato ormai fuori contesto, vista la

situazione degli aeroporti europei decisamente cambiata in quest'ultimo anno. Ancora più di prima è emersa la richiesta di avere maggiori attenzioni agli aspetti sociali, data la aggressiva concorrenza che porta a un ribasso insostenibile delle tariffe proposte, con continui risvolti drammatici ai danni dei lavoratori.

La Commissione ha replicato che terrà conto del cambiamento che stanno vivendo gli aeroporti, ma lo studio andrà avanti: si rende conto che dovrà fare di più sugli aspetti sociali nel caso dovesse risultare la necessità di rivedere la direttiva. Le associazioni delle compagnie aeree unanimemente hanno dichiarato che per loro è necessario riscriverla, per adeguarla ai nostri tempi.

Etf ha chiesto alla Commissione europea e alle aziende di porre più attenzione alla protezione delle lavoratrici e dei lavoratori, che più di tutti stanno soffrendo questa crisi



La discussione è passata alla transizione ecologica negli aeroporti, che è una delle pressanti richieste della Commissione agli operatori aeroportuali. Etf ha replicato che, pur capendo le intenzioni e apprezzando il supporto tecnologico che ne deriverebbe, l'importante è che la transizione richiesta non sia un altro elemento che faccia perdere ulteriori posti di lavoro. L'associazione degli handlers invece ha lamentato che la sostituzione di mezzi e attrezzature in questo periodo di crisi sarebbe devastante per le casse delle società.

La Commissione ha ribattuto che, tra le varie ipotesi allo studio, vi è anche la eventuale centralizzazione dell'utilizzo dei mezzi come soluzione alternativa se la crisi dovesse perdurare.

In conclusione, i rappresentanti della Commissione dei trasporti si sono anche pronunciati sugli aiuti che alcuni Stati membri stanno dando ai loro aeroporti, dichiarando che dipende dai vari paesi aiutarli con sussidi che rispettino la cornice legale europea già emanata da mesi. Come di consueto vi terremo aggiornati su ogni novità.

Pnrr e manutenzione stradale, chance che non sprecheremo



Rosario Fuoco

Coordinatore nazionale FIT-CISL
Anas

Grazie ai fondi europei un'opportunità irripetibile di ammodernamento: sfruttiamola fino in fondo

Mancano pochi giorni. Entro il 30 aprile l'Italia dovrà presentare all'Unione europea il Pnrr, Piano nazionale di ripresa e resilienza. Senza questo programma di investimenti, non avremo i fondi europei indispensabili per rilanciare il nostro Paese e consentire la ripresa economica.

Non tutti sono consapevoli che un ruolo determinante nell'attuazione di questo progetto dovrà giocarlo Anas: le infrastrutture green infatti avranno un ruolo determinante per la crescita e infatti l'Europa le esige. Come Fit-Cisl non possiamo quindi che esprimere soddisfazione per questa opportunità per Anas e per il Paese e intendiamo fare tutto il possibile perché sia sfruttata fino in fondo. D'altronde chi ci conosce lo sa: da tempo battagliamo perché l'azienda faccia di più sul fronte degli investimenti, assunzioni incluse.

Il Piano ha una dotazione complessiva pari a 223,91 miliardi di euro, di cui 196,5 tra grants (65,50 in sovvenzioni) e loans (131 in prestiti), previsti per l'Italia dal Rrf, Recovery and Resilience Facility, 13,5 miliardi di euro dal React-Eu e circa 14,40 miliardi dal Fsc, Fondo sviluppo e coesione. Sono da considerare aggiuntive a quelle elencate le risorse, pari a circa 1,2 miliardi di euro, provenienti dal fondo Just Transition.

Il Pnrr comprende sei macro missioni. Di queste, la terza è quella che qui più ci interessa: si intitola "Infrastrutture per una mobilità sostenibile", ha una dotazione totale pari a 31,98 miliardi di euro ed è a sua volta suddivisa in più capitoli di spesa, tra i quali la parte del leone la fa la misura 3.1, relativa ad "Alta velocità ferroviaria e manutenzione stradale 4.0", cui sono de-

stinati 28,3 miliardi di euro: di quest'ultima riportiamo il dettaglio nella tabella allegata. Come si vede, ferrovie e strade sono considerate insieme, e non potrebbe essere diversamente.

Non è questa la sede per parlare delle opere ferroviarie. Vogliamo invece eviden-

Vogliamo evidenziare come il Pnrr faccia proprio un tema che da sempre è molto caro alla Fit-Cisl: la messa in sicurezza e il monitoraggio digitale di strade, viadotti e ponti

ziare come il Pnrr faccia proprio un tema che da sempre è molto caro alla Fit-Cisl: la messa in sicurezza e il monitoraggio digitale di strade, viadotti e ponti, nonché gli interventi di manutenzione della rete stradale attraverso l'ammodernamento tecnologico e la realizzazione di un sistema di monitoraggio digitale per il miglioramento della sicurezza delle strade in termini di prevenzione di dissesto e di incidentalità.

Al momento la proposta relativa al Pnrr non illustra quale metodo sia stato adottato per la ripartizione delle risorse economiche tra le missioni, né si comprende quale sia il criterio generale dei finanziamenti tra le diverse misure, ovvero quale sia l'analisi che evidenzia il raggiungimento degli obiettivi relativi alla crescita del Pil e dell'occupazione,

mediante la realizzazione di circa sessanta progetti. Più chiaro invece è l'obiettivo di riforma di alcuni ambiti, riguardante in particolare l'accelerazione dell'iter di approvazione dei contratti di programma di Rfi, semplificando alcune procedure, e l'attuazione del sistema di monitoraggio dinamico delle strade svolto dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili con l'emanazione del decreto ministeriale n. 578 del 17 dicembre 2020.

Attendiamo quindi la conclusione dell'iter approvativo e l'avvio della fase realizzativa per una valutazione più complessiva del Pnrr, nella speranza che le aspettative riposte nel Piano stesso diano i risultati attesi in termini di ripresa economica e coesione sociale del Paese e dell'Europa. Come Fit-Cisl, lo ribadiamo, non resteremo spettatori passivi, ma ci attiveremo per fare quanto in nostro potere affinché né un minuto di tempo né un euro di fondi europei vadano sprecati.

Alta velocità ferroviaria e manutenzione stradale 4.0	In essere (a)	RISORSE € (miliardi)			
		Nuove (b)**	Totale (c) = (a) + (b)	REACT EU (d)	TOTALE NGEU = (c) + (d)
Opere ferroviarie per la mobilità e la connessione veloce del Paese	11,20	15,50	26,70	-	26,70
Interventi Alta Velocità e miglioramento della velocità, frequenza e capacità di collegamenti ferroviari esistenti	8,65	6,13	14,79	-	14,79
Programmi European Rail Transport Management Systems (ERTMS)	0,27	2,7	2,97		2,97
Programmi nodi e Programma direttrici - Sviluppo e upgrading infrastrutturale e tecnologico. Resilienza trasse appenniniche di collegamento con i principali nodi.	2,27	0,7	2,97		2,97
Rinnovo locomotori stabili e infrastrutture trasporto merci		0,2	0,2		0,2
Linee Regionali - Integrazione AV con il trasporto regionale (ferrovie interconnesse) e adeguamento ferrovie regionali urbane		2,67	2,67		2,67
Upgrading, elettrificazione e resilienza al sud		2,4	2,4		2,4
Piano stazioni al sud	-	0,7	0,7		0,7
Messa in sicurezza e monitoraggio digitale di strade, viadotti e ponti		1,50	1,50		1,50
Autstrade A14-A15 - sistema di monitoraggio dinamico per controlli da remoto ed interventi di messa in sicurezza sulle opere d'arte (ponti, viadotti, navicchie e gallerie)		1,15	1,15		1,15
Sistema di monitoraggio dinamico rete per controlli da remoto sulle opere d'arte (ponti, viadotti, cavalcavia e gallerie) ed attuazione interventi e digitalizzazione delle infrastrutture stradali		0,45	0,45		0,45
TOTALE	11,20	17,10	28,30	-	28,30

Pensioni, la Rita può migliorare la vita. Ma pochi lo sanno



Osvaldo Marinig

Si tratta di uno strumento cumulabile con le prestazioni pensionistiche di primo pilastro

Il dibattito su come uscire dalla pandemia è ancora maledettamente attuale. Altrettanto lo è quello sulla gestione delle ricadute occupazionali una volta che verrà meno il blocco dei licenziamenti. Temi che rappresentano la punta dell'iceberg di una discussione più ampia su come dovrà essere rivisitato l'attuale sistema di welfare compresi i requisiti per poter accedere alla pensione.

Alla fine del 2021 scadrà Quota 100 e da più parti si inizia a chiedere una misura alternativa che eviti il ritorno alla riforma Fornero. Servirebbe sapere, quanto prima, se c'è la volontà politica di mettere in atto una valida e sostenibile alternativa per accedere alla pensione prima dei 67 anni di età, soprattutto per coloro che perderanno il posto di lavoro. In realtà una forma di welfare innovativo, a costo zero per lo Stato, che si appoggia sulla previdenza complementare, un incrocio tra un ammortizzatore sociale e un anticipo di pensione, esiste già anche se è poco conosciuta. Ci riferiamo alla Rita (Rendita integrativa temporanea anticipata).

La Rita è una innovazione introdotta nel gennaio 2018: sono previste due fattispecie per poterla ottenere. La prima dispone che il richiedente abbia: cessato l'attività lavorativa cinque anni prima del perfezionamento dell'età anagrafica per la pensione di vecchiaia nel regime obbligatorio di appartenenza (ad oggi 62 anni); maturato alla data della domanda di Rita almeno 20 anni di contributi nei regimi obbligatori di appartenenza nonché almeno 5 anni di partecipazione a forme pensionistiche complementari. La seconda fattispecie prevede che il richiedente abbia: cessato l'attività lavorativa e si trovi inoccupato per un periodo pari o superiore a 24 mesi; un'età anagrafica inferiore di dieci anni rispetto a quella per la maturazione del diritto alla pensione di vecchiaia (oggi 57 anni); maturato alla data della domanda di Rita almeno 5 anni di partecipazione a forme pensionistiche complementari.

Purtroppo, la mera norma primaria aveva generato numerosi dubbi su come concedere la Rita. Su sollecitazione dei fondi pensioni la Covip ha provveduto a fugare i dubbi interpretativi con l'emanazione della nota n. 4209 del 2020. La circolare è benvenuta in quanto pone fine alle diversità delle proce-

sure adottate dai fondi pensione. La Covip, in estrema sintesi, ha ratificato la cumulabilità tra la Rita e le altre prestazioni pensionistiche di primo pilastro previste dal sistema pubblico come la pensione anticipata Quota 100, Opzione donna, Lavoratori precoci. Anche se non viene espressamente ribadito, il trattamento può pure essere cumulato con l'Ape sociale o con trattamenti di prepensionamento (es. assegno di esodo, assegni straordinari di solidarietà, eccetera).

La Covip ha ratificato la cumulabilità tra la Rita e le altre prestazioni pensionistiche di primo pilastro previste dal sistema pubblico

Nella circolare si discetta sulla differenza tra inoccupazione e disoccupazione ma quello che è più importante sapere è che tale status deve sussistere esclusivamente al momento della presentazione della domanda (per la prima tipologia) oppure anche per i 24 mesi antecedenti la presentazione della domanda (per la seconda tipologia). Ciò determina che, una volta ricevuta la Rita, il richiedente possa rioccuparsi successivamente alla domanda senza perdere il diritto alla fruizione della prestazione. Nella seconda tipologia, peraltro, la Covip spiega che il requisito dell'inoccupazione nei 24 mesi antecedenti la domanda si intende soddisfatto da

quei soggetti che non svolgono attività lavorativa, in forma subordinata, parasubordinata o autonoma ovvero a coloro che, pur svolgendo una tale attività, ne ricavano un reddito



che, pur svolgendo una tale attività, ne ricavano un reddito

Se il nucleo familiare in
Se include studenti, all
Se include studenti un

Barrare la casella coi

NOME

CODICE FISCAL

RELAZIONE C

inabile



annuo inferiore al reddito minimo escluso da imposizione fiscale, ai sensi dell'articolo 4, comma 15-quater del d.l. n. 4/2019. Tale condizione può essere certificata attraverso una dichiarazione sostitutiva di atto di notorietà oppure, se il soggetto intende registrarsi come disoccupato, dimostrando di aver presentato la Dichiarazione di Immediata Disponibilità (Did) o, in alternativa, ove il fondo acconsenta, può presentare una dichiarazione sostitutiva di certificazione ai sensi dell'articolo 46 del dpr. 445/2000.

La circolare fornisce altri utili chiarimenti. Il primo stabilisce che la Rita non può essere erogata in un'unica soluzione a soggetti molto prossimi al compimento dell'età per la pensione di vecchiaia. Il secondo dispone che il requisito di cinque annualità di iscrizione e contribuzione, alla previdenza complementare, è ridotto a tre anni per i lavoratori che si spostano all'interno di Stati dell'Unione europea. Il terzo prevede che al momento della domanda, laddove il fondo pensione complemen-

tare non fosse a conoscenza di quale è l'età prevista per la maturazione della pensione di vecchiaia nel proprio regime obbligatorio (es. negli ordinamenti delle casse professionali), il richiedente lo debba esplicitare al fondo medesimo. Il quarto riguarda il termine di cinque

rante la fruizione della rendita (sia in forma parziale che totale) l'interessato può continuare a effettuare versamenti contributivi al fondo sfruttando così la possibilità di eventuali deduzioni dal reddito complessivo. Va ricordato che la Rita è vantaggiosa dal punto di vista fiscale in quanto, sulla parte di montante richiesta, viene applicata una tassazione ridotta (flat tax) che parte dal 15% per calare fino al 9% a prescindere dal relativo periodo di maturazione del montante.

In sintesi è una opportunità da sfruttare, per integrare il reddito, da parte di chi è stato collocato in un fondo di sostegno al reddito o ha scelto di andare in pensione con la anticipata o è disoccupato da più di due anni. Sostanzialmente la Rita è un ammortizzatore sociale di natura individuale reso appetibile da una fiscalità di vantaggio. I chiarimenti sopra esposti, che tolgono i dubbi e le incertezze interpretative delle norme di legge, dovrebbero far riflettere tutti coloro che sono ancora dubbiosi o restii ad aderire volontariamente alla previdenza complementare.



o dieci anni dalla maturazione del diritto a pensione di vecchiaia, che deve essere calcolato dal momento della domanda della Rita, facendo così in modo che il momento della cessazione dell'attività lavorativa possa essere superiore al termine di 5 o 10 anni senza precludere l'erogazione della rendita. Il quinto chiarimento stabilisce che du-

8 marzo: giornata da riempire non di mimose ma di contenuti



Francesca Di Felice
Responsabile Nazionale FIT-CISL
Coordinamento donne

La Giornata internazionale dei diritti della donna ricorre l'8 marzo di ogni anno e non è, come si crede, la festa delle donne: è la ricorrenza in cui si ricordano le conquiste sociali, economiche e politiche e il coraggio di quelle donne che ieri come oggi lottano per i loro diritti di persone, libere di decidere della propria vita. È una giornata per evidenziare le discriminazioni e le violenze di cui le donne sono state e sono ancora oggetto in tutte le parti del mondo, incluso il nostro Paese.

Quest'anno, a più di un anno dall'inizio della pandemia, che ha trasformato radicalmente il modo di vivere e l'intero sistema produttivo, incidendo pesantemente sul mercato del lavoro e sull'economia, l'8 marzo assume un significato ancora più importante se serve come spartiacque per fare il bilancio di quanto hanno inciso gli effetti pandemici sulla dimensione sociale e lavorativa delle donne e, allo stesso tempo, come punto di partenza per mettere in campo tutte le iniziative e le azioni necessarie per la ricostruzione, in cui il lavoro delle donne assume caratteri pubblici di primaria importanza sia d'interesse sociale sia puramente economici, in termini di contributo alla crescita del Pil.

Per quanto riguarda gli effetti della pandemia, potrebbe essere presto per misurarli, ma, nonostante ciò, già si parla di una recessione al femminile, segnata dal numero dei posti di lavoro persi, dai dati sull'utilizzo degli ammortizzatori sociali, dall'aumento del gender pay gap e dei lavori di cura non retribuiti. La necessità di far fronte alle quarantene dei figli e alla didattica a distanza spesso ha confinato le donne tra le mura domestiche, costringendole a una forma di lavoro a distanza camuffato da smart working o, in alcuni casi, ha ritardato il rientro al lavoro attraverso l'uso degli ammortizzatori sociali e dei permessi Covid. Una situazione ulteriormente aggravata da un welfare sempre più inefficiente, per non dire assente, e dal fatto che in questo Paese rimangono le donne le principali responsabili del lavoro di cura.

In sostanza è come se il Covid avesse riportato indietro il tempo mettendo in discussione i diritti conquistati con tanta fatica. Non a caso resta sempre attuale rispetto al contesto la

Un'occasione per evidenziare le conquiste delle donne ma anche le discriminazioni acute dalla pandemia

visione di Simone De Beauvoir quando scriveva alle donne «non dimenticare mai che sarà sufficiente una crisi politica, economica o religiosa perché i diritti delle donne siano rimessi in discussione. Questi diritti non sono mai acquisiti. Dovrete restare vigili durante tutto il corso della vostra vita».

I primi dati degli effetti della crisi pandemica sul mondo del lavoro sono stati documentati e pubblicati dall'Istat lo scorso febbraio: sono stati 101mila i nuovi disoccupati e di questi 99mila sono donne. È su questi dati che il significato dell'8 marzo si deve riempire di contenuti, e non di mimose, per strutturare proposte concrete da mettere in atto nei piani di ricostruzione e nelle strategie per uscire dalla crisi. È quanto mai necessario un intervento strutturale, investendo parte delle risorse del Recovery per promuovere la condivisione delle responsabilità familiari e il miglioramento della conciliazione

La Fit-Cisl da sempre sostiene le lavoratrici in ogni ambito contrattuale dei trasporti ogni giorno e non solo l'8 marzo

FIT-CISL
FEDERAZIONE ITALIANA TRASPORTI

**UN 8 MARZO DIVERSO
LE SINDACALISTE DELLA FIT – CISL
SEGUIRANNO**

**UN CORSO DI FORMAZIONE
SUL SISTEMA DEGLI AMMORTIZZATORI
SOCIALI NEI TRASPORTI**

L'8 ed il 9 marzo 2021 dalle 15.30 alle ore 18.45,
si svolgerà, in videoconferenza, il corso di formazione
"Il Sistema degli Ammortizzatori Sociali nei Trasporti"
rivolto alle Componenti del Coordinamento Donne Nazionale
e alle Sindacaliste della Fit Cisl

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

8 marzo 2021

dei tempi di vita e di lavoro, anche attraverso l'incentivazione della contrattazione collettiva, per consentire la permanenza delle donne nel mercato del lavoro, nonché investire sulla formazione di nuove e qualificanti competenze nei settori in sviluppo, quali quello volto per esempio a realizzare la transizione digitale ed ecologica, con lo scopo di aumentare l'occupazione femminile.

Sono queste l'impostazione e la linea di intervento che da tempo porta avanti il sindacato e, nell'ambito di sua compe-

SEI UNA LAVORATRICE DEI TRASPORTI ?

RIVOLGITI ALLA FIT - CISL

Possiamo darti supporto e consulenza su

- **Tutela e Diritti**
- **Maternità e Paternità**
- **Conciliazione Vita Lavoro**
- **Salute e Sicurezza**
- **Contrasto alla Violenza**



**HAI PERSO O LASCIATO
IL POSTO DI LAVORO?**

**CONTATTACI
CI SIAMO SEMPRE
NON SOLO L'8 MARZO**

SIAMO DALLA TUA PARTE SEMPRE

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

8 marzo 2021

tenza, la Fit-Cisl, che da sempre sostiene le lavoratrici in ogni ambito contrattuale dei trasporti ogni giorno e non solo l'8 marzo. Una giornata importante, che come e più delle altre, vede l'impegno costante della Segreteria nazionale Fit, anche attraverso l'azione del suo Coordinamento nazionale Donne, per il raggiungimento delle pari opportunità nel mondo del lavoro dei trasporti e nel sindacato.

Un impegno che quest'anno si rafforza ancora di più attraverso il corso di formazione rivolto alle sindacaliste della

Fit-Cisl sul "Sistema degli ammortizzatori sociali nei trasporti", al fine di fornire gli strumenti e incrementare le competenze necessarie per sostenere le lavoratrici e i lavoratori del settore sempre, anche nei momenti difficili come quelli che stiamo vivendo. Si tratta di un'ulteriore azione di cambiamento per perseguire concretamente le pari opportunità, ponendo al primo posto la formazione e la preparazione ad affrontare i temi sindacali. Il corso di formazione, programmato inizialmente per l'8 e il 18 marzo e successivamente implementato con un'ulteriore sessione

formativa svoltasi il 25 marzo, è stato caratterizzato da un'attività di formazione asincrona, tra un appuntamento e il successivo, realizzata attraverso lo studio di diversi testi sul tema degli ammortizzatori sociali e la compilazione di un questionario di verifica dell'apprendimento.

L'esigenza formativa è nata dall'aumentato ricorso agli ammortizzatori sociali, a causa degli effetti della pandemia tuttora in atto, anche nei trasporti e persino in ambiti in cui non sono mai stati utilizzati: da ciò sono conseguite rinnovate e nuove necessità di dare un supporto alle lavoratrici e ai lavoratori dei trasporti coinvolte/i in riduzioni, sospensioni e cessazione dell'attività lavorativa. Il corso si è posto l'obiettivo di fornire gli strumenti fondamentali alle sindacaliste della Fit-Cisl per acquisire le competenze necessarie, richieste dalle norme di legge, per accedere agli ammortizzatori sociali, anche alla luce delle regole semplificate introdotte dai decreti legge che si sono susseguiti, nonché per il confronto in materia con le parti datoriali, per sostenere le lavoratrici e i lavoratori dei trasporti in ammortizzatore sociale e infine per analizzare gli aspetti relativi alle ipotesi e alle proposte di riforma del sistema degli ammortizzatori sociali nel suo complesso.

Inoltre, sempre in occasione della giornata internazionale dei diritti della donna, il Coordinamento nazionale Donne Fit-Cisl ha elaborato uno specifico volantino, che è stato divulgato nei luoghi di lavoro dei trasporti, nonché attraverso i social, per raggiungere ogni lavoratrice. Il messaggio che si è voluto trasmettere è stato quello che la nostra Federazione tutta è un punto di riferimento costante per sostenere con competenza ogni lavoratrice, così come ogni lavoratore, nello svolgimento del proprio lavoro, senza dimenticare chi è in ammortizzatore sociale e chi ha perso o lasciato il posto di lavoro. Riaffermiamo il nostro supporto ogni giorno, non solo l'8 marzo.

“Nessuno resti solo”: Befana tardiva per i bimbi di Amatrice

Per 26 ragazzi e bambini un tablet in dono può garantire “connessione” in un contesto difficile

Come sindacato dei trasporti, crediamo che la nostra responsabilità non riguardi soltanto ciò che concerne mobilità e logistica: a un livello più profondo, pensiamo che sia importante non perdere di vista le interrelazioni, le connessioni tra gli esseri umani.

È per questo motivo che abbiamo deciso di dar vita all’iniziativa “Nessuno resti solo”. in una sorta di “Epifania tardiva”, giunta in ritardo a causa delle variabili dovute all’emergenza coronavirus, abbiamo regalato, insieme alla Cisl di Roma Capitale e Rieti, 26 tablet ad altrettanti ragazzi e bambini di Amatrice: i giovanissimi di una città circondata da alti rilievi, fattore che rende di per sé complesso sentirsi in “connessione” con il resto del territorio. Soprattutto, però, sono bimbi e ragazzi che nell’ultimo lustro hanno vissuto la tragedia del terremoto, che devastò la città nella notte del 24 agosto 2016, e poi la pandemia.

Ad oggi, abbiamo pensato, deve essere difficile essere dei giovani abitanti di Amatrice: la gioia dei bambini e dei ragazzi che hanno aperto i loro regali ci ha dato conferma che, in qualche modo, abbiamo contribuito a farli sentire meno soli.

Prima della consegna dei doni, si è tenuta una messa, presieduta da S.E. il Vescovo di Rieti, monsignor Domenico Pompili: per la delegazione del sindacato, un’occasione di raccoglimento e di riflessione sul fatto che nulla si può dare per scontato e, per i ragazzi di Amatrice, un momento di incoraggiamento e di formazione, per affacciarsi alla vita con solidità, coraggio e passione.

Al termine delle celebrazioni abbiamo consegnato i tablet ai piccoli: sono oggetti importanti per la didattica a distanza, ma anche strumenti utili per sentirsi in connessione e fare in modo che l’effetto incrociato di terremoto e pandemia non diventi insostenibile. È a partire dalle giovani generazioni che si deve pensare al futuro di Amatrice, è coltivando in loro e con loro bellezza e speranza. A tutt’oggi, entrare nella città fa il suo effetto. Tante



**È nella tenacia,
nello sforzo
non isolato, con il tempo
e la passione,
che si raggiungono
i risultati più importanti**



sono ancora le rovine, le macerie, i palazzi sconquassati dal terremoto. Uno scenario che fa ancora male, che ricorda panorami bellissimi. Ma al fianco dei resti del sisma, ci sono abitanti che non si arrendono. Scuole, ristoranti aperti, edifici in ricostruzione. C’è la volontà, la speranza di ricominciare, una speranza che non deve spegnersi, men che meno con una terribile pandemia in atto. L’emergenza coronavirus può e deve essere l’occasione per riscoprire i valori della solidarietà, della vicinanza e del rispetto, può e deve essere l’occasione per imparare a prenderci cura di ogni persona, non lasciando nessuno indietro.

Non è la prima volta che organizziamo una “Befana” per Amatrice: lo abbiamo fatto anche nel gennaio del 2019, perché siamo convinti del fatto che i gesti di solidarietà non possano essere atti isolati, ma che debbano essere effettuati con cura, con continuità, con dedizione. Rispetto alla prima edizione della nostra Befana, quella di quest’anno è stata ancora più partecipata, intensa, ricca. Ciò dimostra che nella perseveranza si nascondono grandi ricchezze. Crediamo che ciò valga per le attività strettamente sindacali che compiamo, così come per un approccio più ampio alla vita: è nella tenacia, nello sforzo non isolato, con il tempo e la passione, che si raggiungono i risultati più importanti. E tra le grandi sfide di una grande organizzazione, lo ripetiamo, ora come non mai dobbiamo vincerne una importante: nessuno deve restare solo.

Marino Masucci
Segretario Generale FIT-CISL Lazio

Aeroporti milanesi in crisi, più tutele dall'intesa con Sea

Firmato un accordo quadro per gestire le difficoltà in modo solidale e inclusivo

Il 19 febbraio, assieme a Filt-Cgil, Uiltrasporti e Ugl TA della Lombardia, abbiamo sottoscritto con Sea, la società che gestisce i principali aeroporti milanesi, un accordo quadro per gestire la gravissima recessione in cui versa tanto la stessa azienda quanto l'intero settore del trasporto aereo.

I numeri raccontano spietatamente la gravità del momento che stiamo vivendo: Sea ha fatto registrare nel solo 2020 una perdita di volumi operativi pari al 73%. Il 2021 è iniziato in modo ancora peggiore (circa -85%) e, purtroppo, si prevede il ritorno ai volumi pre-pandemici solo tra il 2025 e il 2026, con modalità però del tutto differenti. Il vero problema è che, a regime, il sistema dovrà sopravvivere con molti meno ricavi rispetto al recente passato.

L'intesa sottoscritta agirà principalmente su due leve: la prima servirà per gestire l'emergenza attraverso l'utilizzo tanto degli ammortizzatori sociali quanto di forme di accompagnamento alla pensione ed all'esodo volontario; la seconda, invece, muoverà i suoi effetti sull'asse del welfare aziendale.

Nello specifico, analizziamo ora la prima leva:

1. Cigd e cigs: Sea farà ricorso per tutto il personale a un ulteriore periodo di cassa integrazione dal 16 marzo 2021 al 30 aprile 2022. In una prima fase (minimo 12 settimane) l'ammortizzatore utilizzato, a causa di limiti normativi di utilizzo della cigs (la cassa integrazione straordinaria), dovrà essere la cassa in deroga per Covid, per la quale è prevista l'integrazione del fondo di solidarietà;
2. Cds: Il personale esclusivamente amministrativo sarà sottoposto a un periodo ulteriore di ammortizzatore sociale attraverso il contratto di solidarietà, al termine del periodo sopra citato e fino al 30 aprile 2023;
3. Accompagnamento alla pensione: nella fase finale dell'attuale accordo di uscita dall'azienda per pensionamento (a partire dal 1° maggio 2022) sarà stipulato un nuovo

accordo di pensionamento anticipato che, attraverso l'utilizzo della Naspi, consentirà l'uscita dei dipendenti con un anticipo sulla maturazione al diritto dell'assegno di pensione fino a un massimo di 24 mesi più il periodo di preavviso (massimo 8 mesi). Sea garantirà il 100% della retribuzione durante tutto questo periodo attraverso una specifica integrazione economica;

È sempre più necessaria la visione dell'aeroporto come "comunità aeroportuale", un soggetto con esigenze trasversali che vanno oltre il perimetro della singola azienda

4. Incentivazione all'esodo volontario: il numero di dipendenti che potranno manifestare la disponibilità all'uscita volontaria incentivata sarà individuato all'esito dell'accordo sulle uscite dei lavoratori "pensionandi", ma non eccederà le 150 unità. L'importo dell'incentivo rispecchierà approssimativamente la prassi degli accordi per uscita volontaria (e dunque non per pensionamento) sottoscritti nel recente passato.

Questi elementi sono una condizione necessaria ma di per sé non sufficiente alla tenuta dell'intesa sottoscritta: un ruolo imprescindibile verrà giocato dal welfare bilaterale di Sea (cassa di previdenza e associazione Noi Sea). È sempre più necessaria la visione dell'aeroporto come "comunità aeroportuale", un soggetto con esigenze trasversali che vanno oltre il perimetro della singola azienda: in questo contesto appare evidente la strategicità del nuovo progetto di welfare. Affinché un progetto del genere possa realizzarsi compiutamente è prevista la nascita di un gruppo di lavoro bilaterale con il compito di preparare una proposta di aggiornamento dei servizi della cassa di assistenza dei dipendenti Sea e di revisione dello statuto di Noi Sea.

L'accordo quadro sottoscritto da Fit-Cisl Lombardia con Filt-Cgil, Uiltrasporti e Ugl TA sarà realizzato attraverso future e specifiche intese tecniche, tuttavia da subito delinea una scelta politica ben precisa: gestire la crisi secondo la logica della solidarietà e dell'inclusività.

*Alfredo Rosalba
Segretario Regionale FIT-CISL Lombardia*

Ferrovie del Sud Est: dalle difficoltà alle opportunità

La trasformazione potrà avvenire solo attraverso sinergie industriali con il gruppo Fs Italiane

Il territorio pugliese è attraversato da 1.528 km di rete ferroviaria, su cui operano cinque società di trasporto: Trenitalia, Ferrovie Bari Nord, Ferrovie del Gargano, Ferrovie Appulo Lucane e Ferrovie del Sud Est. Quest'ultima è la più estesa fra le ferrovie concesse in Italia: con ben 475 km di binari, infatti, raggiunge l'estremo lembo della Puglia (Gagliano del Capo-Lecce), collegando tutto il Salento con Bari.

Pensando al grande patrimonio paesaggistico e culturale pugliese, salentino in particolare, le Ferrovie del Sud Est dovrebbero essere "il fiore all'occhiello" fra tutte le società di trasporto su ferro concesse per la loro capillare estensione. Purtroppo, così non è. Pur offrendo un buon servizio su gomma extraurbano, la società Fse non decolla con tutte le sue potenzialità, aggravata da problemi finanziari che l'hanno portata al fallimento. Dal 2017 è diventata una partecipata del gruppo Fs Italiane e si sta cercando di rimetterla in sesto finanziariamente. Ma c'è molto da lavorare, giacché occorre intervenire su più fronti: il forte ritardo infrastrutturale, il necessario rinnovo della flotta e l'innovazione digitale per un nuovo modello commerciale. È stato annunciato dall'attuale management il piano di investimenti 2017-2023 del valore di 627 milioni di euro per la messa in sicurezza della rete e il progressivo adeguamento agli standard di Rete ferroviaria italiana, allo scopo di aumentarne le performance e renderla interoperabile rispetto a quella nazionale; per il rinnovo tecnologico della flotta (treni e bus); per il miglioramento della sostenibilità ambientale, attraverso il progressivo passaggio della trazione diesel a quella elettrica; per l'innovazione digitale.

Peccato che siano solo degli enunciati, perché, ad oggi, dopo solo un incontro in videoconferenza tra l'attuale dirigenza di Fse e i sindacati a fine 2020, non è stato ancora realizzato quasi nulla. Attualmente, risulta attiva la trazione elettrica solo sulla tratta Bari-Putignano (45 Km). Sulla stessa linea, è prevista per fine aprile 2021 l'ultimazione dell'installazione del sistema di controllo della marcia treno (Scmt). Inoltre, sono ancora in corso i lavori

per l'ammodernamento infrastrutturale sulla linea Bari-Taranto, con la previsione di almeno un ulteriore anno per la chiusura dei cantieri. Non è stata elevata la velocità di marcia a 50 Km/h; non sono aumentati i mezzi Etr (oggi solo 5, a fronte di 18 preventivati entro il 2021); non decolla l'innovazione digitale per la gestione più efficace del traffico e dell'informazione. Ma la criticità più grave è costituita dal degrado e dal pesante deficit manutentivo della

rete; ci riferiamo al basso livello tecnologico dell'infrastruttura, senza Scmt, e alla mancanza di rinnovo dell'armamento e delle opere civili e di interventi intermodali fatti solo sulla carta.

La ripresa deve partire innanzitutto dai circa 1.300 lavoratori, che dovranno essere al centro del rinnovamento e del benessere dell'azienda. La trasformazione di Fse (sicurezza certificata Ansf/Ansfisa, qualità del servizio all'insegna

dell'interoperabilità e sostenibilità ambientale, incremento di produttività) potrà avvenire solo attraverso sinergie industriali con il gruppo Fs Italiane. Pertanto, occorre far fronte, senza ulteriori attese, all'attuale inefficienza manageriale di Fse con interventi risolutivi, confidando anche nel contributo di esperienza e competenza consolidate del gruppo ferroviario, che potrà dare un futuro all'azienda pugliese per risollevarla dalle difficoltà, sapendo cogliere le opportunità.

La ripresa deve partire innanzitutto dai circa 1.300 lavoratori, che dovranno essere al centro del rinnovamento e del benessere dell'azienda

*Franco Spinelli
Segretario Generale FIT-CISL Puglia*

Il turismo dopo il Covid-19: una filiera da ripensare

Geivù

La ripresa del settore si legherà al turismo domestico, quindi di più corto raggio

Dopo il boom dell'ultimo decennio, l'anno scorso le presenze turistiche in Italia sono crollate del 52%. Servirebbe, dice il Censis in un rapporto costruito insieme ad Agi e dedicato al turismo, un ripensamento strategico del settore. Guardando, per esempio, ai 17 milioni di connazionali che nel 2019 sono andati all'estero e che adesso rivolgeranno la loro attenzione alle località del Belpaese.

Nei primi 11 mesi del 2020 sono state circa 219 milioni le presenze in meno negli esercizi ricettivi rispetto al 2019: -52,2%, nonostante la parziale ripresa registrata nella scorsa estate. Per la componente straniera la contrazione è stata ancora più marcata: -68,9% tra gennaio e ottobre 2020. Lo scorso anno i passeggeri in transito nel sistema aeroportuale nazionale sono diminuiti complessivamente del 72,6%: -61,3% per i voli nazionali, -78,4% per gli internazionali.

L'impatto sulla dimensione occupazionale è preoccupante. Gli addetti del settore turistico inteso in senso ampio sono 1.647.000 (il 7,1% del totale). Si tratta di lavoratori che sono impiegati con contratti a termine o stagionali in percentuali superiori alla media, dunque meno protetti dal blocco dei licenziamenti. Nel comparto alloggio e ristorazione si stima una perdita del 12,2% delle ore lavorate nel primo trimestre 2020, del 77,8% nel secondo trimestre e del 30,3% nel terzo.

Eppure, negli ultimi dieci anni il turismo italiano era molto cresciuto, e aveva anche cambiato pelle. Nel decennio gli arrivi erano aumentati del 37,5% (da 95,5 a 137,7 milioni), le presenze (giorni di permanenza) però solo del 16,9% (da 376,6 a 436,6 milioni). Conseguentemente, la durata media dei soggiorni si era ridotta da 3,9 a 3,3 giorni. In termini di arrivi, gli stranieri avevano segnato un +55,5%, gli italiani si erano fermati a un +23,5%. Nelle presenze la divergenza è stata ancora maggiore: +36,4% per gli stranieri, +2% per gli italiani. Nelle città d'arte la componente straniera è stata ancora più rilevante. A Venezia le presenze straniere avevano superato l'85% del totale, a Firenze erano intorno al 75%,

a Roma oltre il 60%. Il 58% dei flussi turistici riguardano 5 sole regioni e i 12 comuni con più di 250mila abitanti raccolgono un quinto delle presenze turistiche complessive.

I cambiamenti hanno riguardato anche le strutture ricettive. Nell'ultimo decennio l'aumento degli arrivi negli esercizi extralberghieri è stato dell'82,7% e quello delle presenze del 27,7%. Nelle strutture alberghiere i dati di crescita sono stati più modesti: rispettivamente, +26,7% e +11,6%.

Nei primi 11 mesi del 2020 sono state circa 219 milioni le presenze in meno negli esercizi ricettivi rispetto al 2019: -52,2%, nonostante la parziale ripresa registrata nella scorsa estate

Non deve stupire che il posizionamento dell'Italia nell'indicatore mondiale di competitività turistica (Wef 2019) non fosse particolarmente lusinghiero: il settimo posto, dopo Spagna, Francia, Germania, Giappone, Stati Uniti, Regno Unito e Australia.

Gli obiettivi verso i quali il sistema turistico nazionale deve tendere in un orizzonte temporale di medio periodo sono perciò: il riequilibrio dell'offerta complessiva (i flussi sono troppo polarizzati su poche città d'arte e concentrati in pochi mesi dell'anno); rendere più accessibili i luoghi di pregio ancora in parte misconosciuti; ripensare le strutture alberghiere (responsabilità ecologica, efficientamento energetico, servizi innovativi, sicurezza sanitaria); avviare un rapporto maturo con le tecnologie digitali; progettare forme di offerta "blend", basate su una componente di prossimità contingentata e sulla diffusione ad ampio raggio di contenuti digitali. Perché nel breve periodo i flussi turistici internazionali non potranno recuperare il ruolo di traino avuto negli ultimi dieci anni.

La ripresa del settore si legherà al turismo domestico, quindi di più corto raggio. Non sarà un ripiego: questi flussi saranno alimentati da tutti quei connazionali (circa 17 milioni) che nel 2019 sono andati all'estero e che in gran parte ora rivolgeranno la loro attenzione alle località italiane.

Quei “Gesti Gentili” che commuovono gli operatori ecologici



Giulia Dellepiane
g.dellepiane@cisl.it

Da quattro studentesse di Roma un progetto per scardinare pregiudizi e innescare circoli virtuosi

Noi lo sappiamo, ma tanti altri no. O fingono di non sapere. Tenere pulita una città è un impegno quotidiano molto duro che riguarda tutti coloro che la abitano e la visitano: ognuno deve fare la sua parte e non si può scaricare l'intera responsabilità solo sugli operatori ecologici. Con questa consapevolezza è nato a Roma il **progetto Gesti Gentili**: **Carola Amata, Carolyn Antinucci, Arianna Camardella e Tiziana Cellilli** sono quattro studentesse dell'Istituto Europeo di Design hanno deciso di testimoniare concretamente la loro gratitudine alle lavoratrici e ai lavoratori dell'Ama, l'azienda municipalizzata che si prende cura degli spazi pubblici della Capitale.

Come nasce Gesti Gentili e in cosa consiste?

Carolyn Antinucci: «Il progetto nasce dalla nostra esigenza di voler scardinare un concetto a nostro parere errato, ovvero quello secondo cui ancora oggi, nel 2021, l'entità dello stipendio guadagnato e la reputazione associata ad alcune mansioni determinano il valore del lavoro svolto e dello stesso lavoratore. Abbiamo scelto gli operatori ecologici come prima categoria per rendere omaggio all'importantissimo ruolo che hanno nella nostra città. Nella pratica abbiamo consegnato a mano più di 500 biglietti gialli firmati Gesti Gentili a tutti gli operatori ecologici che abbiamo trovato di turno per Roma. Li abbiamo cercati, rincorsi e ci siamo accostate alle loro camionette per dirgli semplicemente “Grazie”. I biglietti sono un regalo simbolico e vengono inseriti in una busta. Al suo interno troviamo una dedica personalizzata per l'operatore ecologico e un altro biglietto volto a ringraziare chiunque si desideri ringraziare, alimentando così la catena di gentilezza».

Secondo voi perché tante persone non capiscono che il loro contributo a tenere pulita Roma è fondamentale?

Carola Amata: «Sicuramente è necessaria una maggiore coscienza civica e un rispetto delle regole e dei comportamenti previsti

in quest'area. A tal proposito abbiamo raccolto la testimonianza di alcuni operatori ecologici i quali sottolineano le ripetute vessazioni, umiliazioni e mancanze di rispetto subite quotidianamente. Purtroppo ci sono pregiudizi e ignoranza rispetto al lavoro che gli operatori stessi svolgono, quindi un'adeguata sensibilizzazione a queste realtà può contribuire a creare maggiore rispetto verso di loro, consapevolezza del loro effettivo ruolo e conseguente responsabilità dei cittadini».

«Abbiamo iniziato dagli operatori ecologici, ma la nostra intenzione è quella di ampliare la catena di gesti gentili ad altre professioni: insegnanti, vigili urbani, conducenti dei mezzi pubblici, chi lavora in ambito sociosanitario e altre ancora»



Che riscontro ha “Gesti Gentili” tra gli operatori ecologici?

Arianna Camardella: «Lavorare a questo progetto è stata un'emozione grandissima, mettere in pratica dei piccoli gesti gentili ci ha consentito di regalare loro della gioia e dei sorrisi sinceri. Ma soprattutto portare ottimismo e fiducia di cui abbiamo veramente bisogno in questi tempi difficili. Al momento della consegna del nostro bigliettino giallo, la diffidenza iniziale dell'operatore viene subito sciolta da entusiasmo e in alcuni casi da commozione profonda. Indimenticabile è stata sicuramente la reazione di un anziano operatore che, una volta preso il biglietto, lo ha poggiato ripetutamente sul suo cuore mostrandoci a distanza immensa gioia e gratitudine».

Come vorreste sviluppare “Gesti Gentili”?

Tiziana Cellilli: «Il nostro progetto ha la peculiarità di essere replicabile su un'ampia scala di mestieri. Nella fase di brainstorming, infatti, abbiamo stilato una lunga lista di professioni i cui lavoratori, ancora oggi, vengono bistrattati o considerati erroneamente di poco valore. Abbiamo iniziato dagli operatori ecologici, ma la nostra intenzione è quella di ampliare la catena di gesti gentili ad altre professioni: insegnanti, vigili urbani, conducenti dei mezzi pubblici, chi lavora in ambito sociosanitario e altre ancora. Interfacciandoci con gentilezza e rispetto, gli uni con gli altri, si può rendere il mondo un posto più aperto, in grado di creare maggior connessione fra le persone, invitandole a loro volta ad avere comportamenti virtuosi».

IO STO
CON
LA CISL

“ Mi fido di chi da sempre
si prende cura dei miei diritti
e dei miei bisogni. ”

#lostoconlaCisl



Tesseramento 2021

CISL

CISL. Più vicini. Più servizi. Più tutele.



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!





LA SCELTA MIGLIORE
PER VOI E PER LA
VOSTRA FAMIGLIA

Polizza Ricoveri

UNA GARANZIA COMPLETA CHE TI
ACCOMPAGNA IN UN MOMENTO DIFFICILE



WWW.INAT.IT con la NUOVA Home Insurance

Area Clienti MyInat

RICOVERI <i>dipendente</i>	RICOVERI <i>dipendente light</i>	INTERVENTI <i>chirurgici dipendente</i>	RICOVERI <i>familiare</i>	RICOVERI <i>familiare light</i>
INTERVENTI <i>chirurgici familiare</i>	RICOVERI <i>pensionato</i>	RICOVERI <i>pensionato light</i>	RICOVERI <i>familiare pensionato</i>	OVER 65

SEDE CENTRALE: Largo Carlo Salinari, 18 00142 Roma
Tel. 06.515741 F.S. 970/65130 F.S. 970/65104

ASSISTENZA CLIENTI:
Tel. 06.515741 selezione 1 - Fax 06.513784

ASSISTENZA SEDE MILANO:
STAZIONE FS MILANO PORTA GARIBALDI
P.ZZA FREUD - BINARIO 1 - MARCIAPIEDE 2
20154 MILANO
Tel. 02.63716248 - milano@inat.it

ASSISTENZA SEDE NAPOLI:
STAZIONE FS GARIBALDI NAPOLI CENTRALE
(ingresso stazione corso meridionale)
80143 NAPOLI
Tel. 081.28485 - napoli@inat.it

Seguici anche sui social



INAT - Istituto Nazionale
Assistenza Trasporti



inat_ist.naz.ass.trasporti