

# La VOCE dei trasporti

LXXI anno dalla fondazione

**Chi ben comincia  
è a metà dell'opera**



**FIT-CISL**  
FEDERAZIONE ITALIANA TRASPORTI



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

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

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

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

**UniSalute**  
SPECIALISTI NELL'ASSICURAZIONE SALUTE

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

**Unipol**  
GRUPPO

# Sommario

numero 6 - Giugno 2021



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

**Direttore:** Salvatore Pellecchia

**Direttore Responsabile:** Giulia Dellepiane

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

**Impaginazione e grafica:** Fabio Grassini

**Editore:** La Rotaia Srl

**Direzione, Redazione, Amministrazione:**

Via A. Musa, 4 - 00161 Roma

Tel. 06 44286307 - Fax 06 44286361

fit@cis.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 10/07/2021

Finito di stampare nel mese di Maggio

Tiratura: 28.000 copie

## Editoriale

- 2 Chi ben comincia è a metà dell'opera

## In Evidenza

- 6 Scarpellino: «L'art. 177? Va in direzione opposta alle necessità del settore»
- 8 Il trasporto aereo è stremato: i motivi dello sciopero del 6 luglio
- 10 Amazon: si procede a piccoli passi
- 12 Scioperi: evitare il conflitto collettivo rimuovendo le cause che lo generano

## Mobilità

- 14 Trenitalia si rinnova: sopprresse le divisioni, istituite tre direzioni di business
- 16 Tpl, riparte la trattativa per il rinnovo del contratto di settore, ma occorre una riforma
- 18 Polo Mercitalia: necessarie più sinergie tra le diverse società
- 19 Rfi, il settore Circolazione aggiorna il suo assetto
- 20 Da Etf focus sulla qualità del lavoro del personale delle ferrovie

## Logistica integrata - Ambiente

- 21 Le ragioni dello sciopero contro l'art. 177 del codice appalti
- 23 Al lavoro sul rinnovo contrattuale senza trascurare le altre vertenze

## Trasporto aereo marittimo e Portualità

- 25 Gare sulla continuità territoriale. Ultimi aggiornamenti sulla clausola sociale
- 27 La portualità tra criticità, difficoltà e inadempienze

## Viabilità

- 29 Anas, bene l'approvazione di Corte dei Conti alla gestione finanziaria 2019

## Politiche sociali, partecipazione e sicurezza

- 30 Pnrr, il rilancio passa attraverso un approccio intergenerazionale

## Generi e generazioni

- 32 Pnrr: come favorire l'occupazione femminile nei trasporti?

## Opinioni e Colloqui

- 34 Imprenditoria giovanile: in 10 anni persa 1 impresa su 4
- 35 Cavalieri di Malta, dal Covid uno sprone in più per chi aiuta

# Chi ben comincia è a metà dell'opera

*Il Pnrr pone sfide epocali: riduzione del divario Nord-Sud e rilancio infrastrutturale. Ma è necessario dare rilevanza etica al mercato come ci insegna Genovesi*



**Salvatore Pellecchia**

Segretario Generale FIT-CISL

**I**l Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr) da 191,5 miliardi di euro elaborato dal Governo italiano è stato approvato dalla Commissione europea il 22 giugno 2021 ricevendo, sugli undici capitoli esaminati, dieci "A" e una sola "B". Secondo le previsioni, nel giro di poco più un mese dalla data di approvazione, dovrebbe essere erogata la prima rata pari al 13% e cioè circa 25 miliardi di euro. Successivamente, e fino al 2026, saranno stanziati le ulteriori nove rate.

In realtà le risorse economiche che l'Italia avrà a disposizione saranno molte di più in quanto ai 191,5 miliardi di euro del Pnrr vanno aggiunti ulteriori 30,6 miliardi del Fondo complementare istituito in maggio 2021 e, entro il 2032, ulteriori 26 miliardi per un totale complessivo di circa 248 miliardi di euro. Questi numeri li abbiamo ormai imparati a memoria in quanto, in ogni occasione o dibattito pubblico in cui viene affrontata la drammatica situazione dell'economia italiana, vengono puntualmente ricordati dai componenti del Governo (e non solo), tanto sono significativi. L'Italia, al pari di altri paesi, ha quindi svolto bene la prima parte dell'impegnativo e complesso compito di

elaborazione dei progetti - e delle riforme collegate - per investire i fondi previsti dal programma Next generation Eu (NGEU).

A questo punto, si potrebbe dire che chi ben comincia è a metà dell'opera? Sicuramente sì perché l'approvazione del progetto è, evidentemente, propedeutica al passaggio alla fase operativa. E la grande sfida è proprio la realizzazione puntuale delle azioni previste dal Pnrr perché, qualora non vi fosse coerenza fra impegni assunti e comportamenti concludenti, la Commissione potrebbe decidere di modificare le condizioni di erogazione delle rate riducendole.

Nell'ambito dei trasporti il tema è particolarmente dirimente perché si tratta di realizzare una serie di opere per le quali sono previsti numerosi e laboriosi adempimenti burocratici che non sempre sono lineari e di facile esecuzione. Inoltre la realizzazione delle nuove infrastrutture e l'adeguamento di quelle già esistenti avranno effetti economici e, quindi, sociali di grande impatto soprattutto perché l'attivazione delle nuove opere, come è avvenuto a suo tempo per l'alta velocità ferroviaria, potrà generare un effetto moltiplicatore dei benefici economici per le comunità interessate.

## Il ritardo del Sud

Sul totale di 62 miliardi di euro destinati ai trasporti, il 56 per cento - secondo quanto annunciato dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili (Mims) - sarà dedicato al Sud. Quel Mezzogiorno che, a distanza di 160 anni dall'unità d'Italia, continua a viaggiare a una velocità ridotta rispetto al Nord del Paese a causa di un rilevante gap di infrastrutture, di servizi e di investimenti.

La questione meridionale di cui uomini come Giustino Fortunato, Gaetano Salvemini, Francesco Saverio Nitti ed altri si sono occupati tanto, non solo non è ancora risolta ma il

divario Sud-Nord è diventato sempre più ampio. I vari Governi (sessantasei) che si sono succeduti alla guida del Paese fino a oggi hanno affrontato più volte la questione meridionale e, sovente, con la giustificazione della scarsa disponibilità di risorse economiche, hanno dovuto ammettere che le differenze fra le due aree del Paese non si sono ridotte. Conseguentemente l'Italia si è allontanata dalle dinamiche economiche europee rimanendo, spesso, fanalino di coda. Tanto è che anche in tempi più recenti, nel 2019, si è visto che a seguito della crisi innescata dal fallimento della Lehman Brothers nel 2008, a cui seguirono, fino al 2014, le lunghe recessioni delle economie reali di quasi tutti i Paesi occidentali, l'Italia, a differenza delle altre grandi economie europee, non era ancora riuscita a completare il percorso di recupero.

Come per il resto del Paese, anche e soprattutto per il Sud, il Pnrr che il governo Draghi (il sessantasettesimo della nostra Repubblica) ha varato, rappresenta l'ultimo treno che non possiamo perdere. In caso contrario la "questione meridionale" diverrà la "questione irrisolta" e il Paese avrà poche chance per cominciare a crescere in maniera strutturale recuperando il terreno perduto in passato. Fra l'altro il mandato europeo prevede anche iniziative di promozione della coesione economica, sociale e territoriale.

Quando si pensa alla "questione meridionale" e quando si legge il Pnrr e la missione che prevede di colmare il divario infrastrutturale in tema di trasporti fra Nord e Sud Italia, così come fra le aree avanzate e le aree depresse individuate in alcuni punti dello Stivale, è impossibile non pensare all'esempio storico più vicino a noi a livello temporale di investimento infrastrutturale: la riunificazione della Germania. L'allora ricco e sviluppato Ovest, con capitale Bonn, e una classe politica lungimirante, comprese perfettamente che il processo di riunificazione avviato il 3 ottobre 1990 sarebbe

dovuto passare attraverso investimenti massicci affinché l'Est, fino a quel momento uno dei paesi satelliti del Patto di Varsavia, potesse raggiungere, in termini di competitività economica, lo stesso livello della Germania occidentale. Tuttora non è dato sapere quanti soldi siano stati spesi per integrare il sistema dell'ex Repubblica democratica tedesca (la Ddr) ai livelli richiesti per avere la parità con l'Ovest. Eppure quello tedesco è un case study che dimostra come un investimento massiccio e (infra)strutturale possa creare valore nel lungo periodo. La Germania non sarebbe oggi la locomotiva euro-

**Non siamo  
pregiudizialmente  
contrari  
alle liberalizzazioni  
purché sia salvaguardato  
il profilo industriale  
del Paese e siano tutelati  
- attraverso la garanzia  
dell'applicazione  
del contratto collettivo  
nazionale di lavoro  
del settore di riferimento  
- le lavoratrici  
e i lavoratori interessati  
da tali processi**

pea se non avesse ottemperato a questo impegno economico e sociale.

È impossibile quindi non vedere in questo esempio storico un'analogia con la situazione italiana fra Nord e Sud e non immaginare le prospettive italiane a valle di un analogo percorso di allineamento delle due aree del Paese. Se in passato fu la scarsità di risorse economiche a non aver consentito il recupero infrastrutturale e dei servizi del Sud, in questo momento l'argomento è un'arma spuntata: ora ci sono i soldi del NGEU e quelli dei fondi strutturali. È un'occasione unica che il sistema non può assolutamente sprecare.

E per aggiungere un ulteriore elemento

a favore della necessità di risolvere definitivamente la questione meridionale, va ricordato uno studio condotto da Ennio Cascetta, ordinario di Pianificazione dei Trasporti alla Federico II di Napoli, insieme ad un pool di colleghi dello stesso ateneo. Dalla ricerca è emerso che nel periodo 2008-2018 il Pil delle città servite dall'alta velocità ferroviaria è cresciuto in misura maggiore rispetto alle province escluse. In soldoni, nel periodo di riferimento le prime hanno registrato un incremento del Pil di 10 punti, mentre le seconde si sono fermate a tre punti percentuali. Una differenza di sette punti di Pil che parla da sola.

Infine se è vero che, come si è spiegato finora, investire in infrastrutture porta un valore aggiunto, non va dimenticata la strategicità del lavoro di manutenzione delle opere esistenti. Il crollo del Ponte Morandi a Genova è una lezione che dobbiamo ricordare ogni giorno.

### **L'attuazione del Piano**

Il grosso degli interventi previsti dal Pnrr in materia di trasporti rientra nelle competenze di una grande realtà aziendale nazionale, ovvero il gruppo Ferrovie dello Stato Italiane di cui fa parte anche l'Anas. Parliamo di oltre cento opere autorizzate per l'aumento qualitativo e quantitativo delle infrastrutture, per il loro miglioramento e ammodernamento e per raggiungere l'obiettivo di sostenibilità ambientale attraverso lo spostamento, a opere realizzate, di una parte del traffico, sia delle merci che dei passeggeri, dalla strada alle rotaie. Attualmente - come si legge nel Pnrr - gli spostamenti vengono effettuati nel 90 per cento dei casi con mezzi privati, e solo il 6 per cento usa il treno (contro il 7,9 per cento della media europea). Entro il 2030 questa cifra deve essere raddoppiata, per essere poi triplicata entro il 2050 al fine di ridurre le emissioni di gas serra.

Siamo quindi di fronte a diversi livelli

di intervento, che coinvolgono attori differenti e prevedono altrettanti aspetti legati alle relazioni industriali. Da mesi stiamo ponendo due temi fondamentali per l'attuazione del Piano: l'insufficienza di risorse umane nei settori interessati dai corposi investimenti come in Rete ferroviaria italiana (Rfi) e in Anas, e la necessità di prevedere opportuni strumenti di monitoraggio dei processi di spesa e di accompagnamento all'attuazione degli interventi. Proprio per queste ragioni abbiamo chiesto e ottenuto da Rfi la disponibilità a effettuare una prima tranche di assunzioni pari a circa 1.000 unità e stiamo richiedendo ad Anas di fare altrettanto. In quest'ultima azienda le assunzioni sono collegate alle previsioni del contratto di programma e, proprio per queste ragioni, abbiamo richiesto al Mims di accelerarne l'aggiornamento - che dovrà essere approvato dal Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (Cipess) - del Contratto di Programma 2016-2020 tra Mims e Anas.

### **Anche la concorrenza deve essere sostenibile**

L'approvazione del Pnrr italiano da parte delle autorità europee è stata subordinata al rispetto di 528 condizioni. Fra queste l'attuazione di un ventaglio di riforme e l'impegno a prevedere ulteriori liberalizzazioni. La parola "concorrenza" ricorre reiteratamente nel Piano e, se a livello teorico viene da sempre promossa come la panacea di tutti i mali, l'esperienza degli ultimi anni conferma che, soprattutto per le lavoratrici e per i lavoratori coinvolti, ma spesso anche per i consumatori, non ha prodotto gli effetti attesi. Anzi, per il mondo del lavoro dei trasporti, ha significato abbassamento dei diritti e peggioramento delle condizioni di salute e sicurezza, quando non perdita di lavoro e di posti di lavoro.

Inoltre, sempre più spesso, la "concorrenza" ha una durata limitata in quanto si parte da un monopolio sta-

tale per poi approdare, dopo una serie di passaggi, a un oligopolio costituito da poche compagnie multinazionali o da Fondi di investimento che, pur non potendo stabilire il prezzo di mercato, hanno comunque le condizioni per influenzarlo.

Come Fit-Cisl abbiamo già ribadito in altre occasioni che non siamo pregiudizialmente contrari alle liberalizzazioni purché, a differenza di quanto è stato fatto in passato, sia salvaguardato il profilo industriale del Paese e siano tutelati - attraverso la garanzia dell'applicazione del contratto collettivo nazionale di lavoro del settore di riferimento - le lavoratrici e i lavoratori interessati da tali processi. La concorrenza fra le aziende che operano nell'ambito dello stesso mercato deve svilupparsi attraverso la capacità di migliorare i propri processi organizzativi e di fornire un prodotto o un servizio qualitativamente migliore e, conseguentemente, a costi più bassi. Ma la competizione non deve scaricare effetti negativi sulle lavoratrici e sui lavoratori attraverso pratiche che, ad esempio, prevedono l'affidamento in appalto di attività proprie del ciclo produttivo o, in assenza di qualsivoglia innovazione di processo o di prodotto, prevedono semplicemente la riduzione del costo del lavoro a parità di produzione e di addetti. Questo è un punto sul quale, come Fit-Cisl, saremo sempre attenti e irremovibili.

In tempi di cambiamenti culturali in cui tutto deve tendere a divenire sostenibile, anche la concorrenza deve perseguire tali orientamenti.

### **Outsourcing: istruzioni per l'uso**

Occorre fare un attimo un passo indietro per ricordare come nasce, prima negli Stati Uniti e nei paesi anglosassoni e successivamente in Europa, l'outsourcing. L'esternalizzazione di un servizio a un appaltatore esterno su base regolare e sistemica (e quindi non occasionale, stagionale o circostanziale a un evento, progetto o pro-

duzione) si è affermato come sistema su due ordini di fattori aziendali: abbattimento dei costi e semplificazione dei processi affinché l'intero sistema produttivo potesse essere concentrato sulle attività "core".

La necessità di ricorrere a un fornitore esterno per un servizio poteva essere giudicata accettabile in un caso di economie di scala ben strutturate. L'esempio classico potrebbe essere quello della mensa aziendale: viene affidata a un catering specializzato in questo tipo di processi che, dovendo adeguarsi costantemente agli standard del settore, può garantire il massimo rispetto delle regole igieniche, delle norme sulla conservazione degli alimenti e offrire un servizio qualitativamente elevato. L'appaltatore aveva una struttura dedicata a questo, con personale specializzato e attrezzature di alto livello. In questo caso, è plausibile che una realtà aziendale possa trarre beneficio da un servizio di mensa appaltato esternamente dal momento che riesce a ottenere un servizio di qualità in un campo in cui non ha specializzazione (e se la deve quindi costruire, distraendo risorse dal proprio core business). L'appaltatore, da parte sua, beneficia dei vantaggi delle economie di scala con una produzione crescente a costi decrescenti e nel rispetto della legalità nonché avendo in forza lavoratrici e lavoratori a loro volta specializzati nel comparto.

L'elemento contro cui puntiamo il dito sono le distorsioni di questo sistema. La prima è relativa alla precarietà del sistema di esternalizzazione come concepito oggi. Un appalto triennale non permette investimenti da parte dell'appaltatore che superano la durata temporale del contratto di outsourcing del servizio. È intuitivo che le ricadute negative si trasferiscono sulle lavoratrici e sui lavoratori, costretti a pagare un dazio di precarietà a questo sistema con contratti legati alla fornitura e senza avere la possibilità di programmare il loro futuro, sia personale che professionale.

La seconda distorsione è altrettanto subdola. Tante aziende esternalizzano anche le proprie attività “core” per un puro discorso di abbattimento dei costi, con grave nocimento delle professionalità interne e dei livelli occupazionali. La terza distorsione, come già accennato in precedenza, riguarda la possibilità di programmare una gara al massimo ribasso, nel qual caso l'appaltatore, pur di aggiudicarsi l'appalto, riduce i costi per la manodopera e per il rispetto della normativa sulla sicurezza sul lavoro. Insomma, in questi casi a subire gli effetti negativi sono solo le lavoratrici e i lavoratori che, per dirla con la famosa espressione utilizzata dal Manzoni nei Promessi Sposi, in questo scenario, sono come un «vaso di terracotta, costretto a viaggiare in compagnia di molti vasi di ferro».

Per queste ragioni le attività “core” devono essere lasciate in azienda; i bandi di gara per l'affidamento dei servizi “no core” devono essere di durata maggiore al triennio, non devono prevedere il criterio del massimo ribasso e devono richiedere all'appaltatore di applicare al proprio personale impiegato nella fornitura del

servizio in outsourcing il contratto collettivo nazionale della filiera di riferimento, individuandolo a monte.

### Filosofie economiche ai tempi della pandemia

Quando la scienza sarà in grado di neutralizzare il virus Sars-CoV-2 e le persone non si ammaleranno più di Covid-19, sarà d'obbligo fare una serie di riflessioni sull'esperienza che il mondo intero, suo malgrado, ha vissuto affinché le crisi pandemica ed economica diventino un'occasione di apprendimento per evitare, in futuro, di ripetere gli errori che sono stati commessi in questo periodo. Sul piano economico, in particolare, sarà

utile riflettere sul pensiero di Adam Smith e su quello di Antonio Genovesi che, nati rispettivamente nel 1723 e nel 1713, divennero ambedue filosofi ed economisti e padri di due filosofie economiche che hanno avuto fortune diverse. La prima, quella dello scozzese Smith, come noto, si basa sulle capacità auto-regolatorie del mercato e sulla sua “mano invisibile” che conduce al cosiddetto equilibrio economico generale. Secondo Smith,

come un organismo di “mutua assistenza”. In pratica Genovesi cercò di dare una dimensione etica all'azione economica attraverso tre capisaldi: il concetto di felicità, secondo cui non ci si può arricchire ai danni di qualcun altro; l'economia deve avere una dimensione “civile”, quindi le imprese devono rispettare i lavoratori e l'ambiente per adempiere a questo imperativo; l'Italia deve cercare la propria unicità e sfruttare i propri punti di



essendo l'uomo limitato dalla propria individualità, ci si doveva affidare a quella forza intrinseca del mercato che avrebbe “aggiustato” le distorsioni proprio grazie alla “mano invisibile”. Questa teoria, che ha avuto grande successo nel mondo economico anglosassone, mostra in pieno i propri limiti. La storia recente abbonda di casi in cui l'aver lasciato agire il mercato senza porre regole ha finito per produrre danni economici più grandi di quelli che avrebbe dovuto sanare.

Da parte sua, il salernitano Antonio Genovesi aveva un'altra visione. Nel suo “Economia civile”, asserisce che l'uomo è una realtà relazionale, e quindi il mercato è da considerarsi

forza economici attingendo dal territorio, dalle peculiarità socio-culturali e dal patrimonio storico.

In parole povere, parlava della forza del Made in Italy quando non esisteva ancora nulla di simile. A distanza di tre secoli, è una lezione che non abbiamo ancora finito di metabolizzare. Oggi più che mai c'è la necessità di ipotizzare condizioni di mercato più sociali e meno individuali e, soprattutto, riconoscendo i punti di forza immaginati da Genovesi, mettere in campo tutte le iniziative atte a valorizzare e a restituire al Paese il benessere che merita.

# Scarpellino: «L'art. 177? Va in direzione opposta alle necessità del settore»



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

*Il docente: l'esternalizzazione potrebbe compromettere la qualità dei servizi. La sfida è quella di consolidare il trend di crescita della differenziazione dei rifiuti*

«**L**a disposizione normativa presente nell'articolo 177 del Codice degli Appalti va nella direzione opposta alle necessità che il settore manifesta». È netto **Saverio Scarpellino**, già docente di Economia dello Sviluppo all'Università Sapienza di Roma ed esperto di economia circolare. Questo articolo, che sta per essere applicato ai servizi ambientali, impedirebbe di cogliere tutte le opportunità offerte dal Pnrr, il Piano nazionale di ripresa e resilienza. La via da seguire, secondo l'esperto, è un'altra. E per percorrerla non si può che partire dalla realtà odierna.

## Qual è la situazione della gestione dei rifiuti in Italia oggi, con la pandemia ancora in corso?

«Nell'anno della pandemia la gestione dei rifiuti urbani in Italia ha mostrato un'apprezzabile tenuta: garantendo generalmente la continuità del servizio, anche nelle settimane più difficili della crisi sanitaria. A dimostrazione di una buona organizzazione del settore, fatte salve, naturalmente, le situazioni locali più problematiche. Anche gli impianti di trattamento delle frazioni da riciclare, dopo un'iniziale criticità dovuta all'aumento degli stoccaggi, causato dalla frenata brusca della produzione (che aveva determinato una riduzione degli sbocchi delle materie prime seconde, cioè i materiali recuperati grazie al riciclo), hanno ripreso la loro funzionalità. Contribuendo a evitare che tutto il settore andasse in crisi. D'altra parte, nel repentino cambiamento del modo di vita che la pandemia ha comportato, la differenziazione degli scarti da avviare a riciclo ha continuato a crescere: nel contesto di una diminuzione generale della produzione dei rifiuti che, complice la frenata dei consumi e il blocco dei flussi turistici, nei primi due mesi della pandemia si attestava intorno al 14%. Salvo ridursi nei mesi successivi, con la ripresa, seppur altalenante, di tutte le attività economiche. Ora la sfida che abbiamo di fronte è quella di consolidare il trend di crescita della differenziazione dei rifiuti: utilizzandolo come ulteriore stimolo per la realizzazione di tutti quegli impianti mancanti, che possano rafforzare la transizione, ancora lunga e articolata, del nostro sistema economico verso un'economia circolare.»

## Perché il settore presenta forti disomogeneità tra le varie zone del Paese?

«Anche nel settore dei rifiuti scontiamo quel divario storico, riguardo al dinamismo dell'economia, che caratterizza le tre macroaree geografiche del Paese. Mentre al Nord, prima con la presenza di operatori monoutility e poi con il successivo sviluppo di grandi soggetti multiutility, la gestione dei rifiuti ha assunto i connotati di un'attività industriale, che integra, con efficacia ed efficienza, le diverse fasi della filiera, disponendo di una capacità impiantistica tale da valorizzare al meglio i diversi flussi di rifiuti trattati, ciò non accade generalmente nel Mezzogiorno. Qui, per effetto della scarsa presenza di grandi aziende pubbliche, sia monoutility sia multiutility, il settore si presenta fortemente frammentato. Popolato per lo più da imprese private, in prevalenza piccole, a cui i comuni affidano in appalto lo svolgimento del servizio della raccolta.

Con la conseguenza che l'integrazione con le fasi successive del trattamento tende a venir meno: in un contesto generale di polverizzazione della gestione, che soffre della mancanza degli investimenti necessari, dato che l'orizzonte degli appalti è limitato nel tempo e ostacola scelte imprenditoriali che necessiterebbero, invece, di periodi di tempo più lunghi per potersi concretizzare. D'altra parte, la frammentazione degli operatori sui singoli territori comunali non consente di ottenere quelle economie di scala che scaturiscono da processi di ottimizzazione logistica e territoriale, oltre che dall'integrazione delle funzioni svolte dai diversi soggetti».

## Il settore soffre di una forte frammentazione aziendale, che sarà accentuata dall'articolo 177 del Codice degli Appalti. Come si può superare questo problema?

«L'esternalizzazione a società terze della gran parte dei servizi, che oggi sono svolti in concessione, provocherebbe il rischio fondato di compromettere il mantenimento della continuità, della funzionalità complessiva, dell'efficienza e della qualità dei servizi stessi, che sono di interesse economico generale. Con effetti deleteri anche sulla sicurezza e sulla qualità del la-

voro. Oltre che in termini di ricadute negative sul fronte occupazionale. In questo senso, va considerato anche il tema del mantenimento dell'apparato delle conoscenze strategiche, tecniche e tecnologiche acquisite, di nuovo rilevante sotto il profilo dell'interesse pubblico. D'altra parte, non si possono applicare i principi della concorrenza tout court a un settore così specifico qual è quello della gestione dei rifiuti. Si potrà uscire da questo pericoloso impasse adottando un ingrediente il cui utilizzo è il presupposto del governo di tutte le realtà complesse: il buon senso. L'applicazione letterale delle disposizioni di quell'articolo, infatti, rischia di favorire l'incremento dei costi di molti servizi, proprio a causa del venir meno delle economie di integrazione e delle economie di scala. Finendo per sconfiggere i benefici effetti economici della concorrenza: che sono quelli di realizzare un livellamento dei prezzi verso il basso, a beneficio dell'utente consumatore».

### **Quale ruolo giocherà il Pnrr nello sviluppo dell'economia circolare?**

«Onestamente sulla promozione dell'economia circolare ci si aspettava un impegno più significativo dal nostro Pnrr. Se consideriamo che all'interno della Missione 2, intitolata "Rivoluzione verde e transizione ecologica", all'ambito specifico dell'economia circolare è stato dedicato soltanto l'1% delle risorse mobilitate per realizzare il Piano suddetto, possiamo affermare che, in questo caso, "la montagna ha partorito il topolino".

È vero che all'interno del Piano sono previste altre risorse stanziare su ambiti che afferiscono all'economia circolare: si vedano, tra gli altri, gli investimenti previsti per l'agricoltura sostenibile, per la bioeconomia e per lo sviluppo del biometano. Tuttavia, le risorse stanziare non paiono adeguate al rinnovamento complessivo, in senso circolare, che il nostro sistema economico è chiamato a realizzare. Insomma, il Pnrr rivela una visione riduttiva dell'economia circolare. Come se si stesse parlando soltanto di una gestione corretta e sostenibile dei rifiuti. Invece, essa è molto di più. Rap-

presenta un cambio di paradigma che riguarda il sistema economico nella sua totalità. E che parte da un necessario cambiamento della progettazione del processo di produzione e dei beni da realizzare, attraverso l'ecodesign».

### **Quali infrastrutture saranno imprescindibili?**

«Si parte dall'impiantistica necessaria al riciclo, relativa soprattutto alle frazioni più problematiche, come i Raee (i rifiuti elettronici, Ndr), o anche le plastiche miste. A questo proposito un grande contributo al recupero delle plastiche potrà essere dato anche dal riciclo chimico. Su cui occorrerà investire ancora, per renderlo, oltre che fattibile sotto il profilo fisico, anche sostenibile dal punto di vista economico. Occorrerà poi valorizzare l'ambito della ricerca su tutti i materiali. Nella consapevolezza che non si potrà mai sviluppare pienamente il riciclo se non si realizzano e non si utilizzano, a fini produttivi, materiali che siano effettivamente riciclabili. Ecco il motivo per cui è fondamentale migliorare l'ecodesign dei singoli prodotti messi in commercio».

### **Come si dovranno valorizzare le lavoratrici e i lavoratori del settore?**

«Un'altra sfida da affrontare è quella volta a integrare, in modo sempre più stretto, l'ambito della produzione con la filiera del recupero di materia. Di quest'ultimo settore gli addetti alla gestione dei rifiuti ricoprono il primo anello. Senza una corretta separazione dei materiali e una successiva raccolta efficace degli stessi, che li indirizzi alle rispettive filiere del recupero, il riciclo avanza con fatica e rischia di regredire. In questo senso, sarà fondamentale anche un'intensa campagna di sensibilizzazione dei cittadini su questi temi: rimarcando che l'economia circolare comincia con un recupero generale di efficienza. Che riguarda non solo l'ambito produttivo, ma anche quello dei consumi. In questa direzione, il ruolo di sensibilizzazione degli addetti



*Saverio Scarpellino, già docente di Economia dello Sviluppo all'Università Sapienza di Roma ed esperto di economia circolare*

delle singole aziende di gestione dei rifiuti che operano sul territorio sarà strategico, per orientare i flussi informativi sulla base delle criticità che di volta in volta si presentano a livello locale».

### **Che errori bisognerà evitare?**

«Occorre tenere sempre presente che la transizione all'economia circolare è un processo articolato, benché progressivo, che si potrà realizzare in un arco temporale di media durata. Tale processo proseguirà senz'altro anche dopo la scadenza del 2026 prevista per la realizzazione degli interventi contenuti nel Pnrr. La gestione sostenibile dei rifiuti, comunque, non si potrà esaurire completamente soltanto attraverso lo sviluppo del riciclo e delle attività di preparazione dei rifiuti al riutilizzo degli stessi come beni. A complemento di queste attività, per chiudere il ciclo dei rifiuti sui territori in cui vengono prodotti, continuerà ad essere necessario, per lo meno per tutta la durata del processo di transizione, il recupero energetico e anche, in percentuali contenute al di sotto del 10%, lo smaltimento in discariche controllate di servizio».

# Il trasporto aereo è stremato: i motivi dello sciopero del 6 luglio



**Monica Mascia**  
Segretario Nazionale FIT-CISL

**I**l trasporto aereo e tutto l'indotto sono al momento fra i settori produttivi letteralmente più stremati dalla crisi innescata dalla pandemia. Lo sciopero nazionale di 24 ore che è stato indetto nel settore dalla Fit-Cisl insieme alle altre sigle sindacali confederali, per il 6 luglio, è stato un segnale alle parti affinché si affronti una volta per tutte la questione. Le organizzazioni sindacali non sono mai nemmeno convocate, nonostante l'alto profilo di responsabilità dimostrato oggettivamente nell'affrontare questa pesante crisi. Come si è arrivati a questo? Conviene andare a ritroso per ricostruire il quadro della situazione.

Il 18 giugno è stato proclamato uno sciopero di quattro ore, il primo del settore, nonostante il pessimo scenario che si presentava da mesi, con l'istituzione di un presidio all'aeroporto di Fiumicino. Già allora venivamo da ripetuti momenti in cui avevamo costantemente denunciato la situazione drammatica del settore del trasporto aereo. Il nostro appello affinché i fondi del Pnrr (Piano nazionale di ripresa e resilienza) venissero destinati a questa area produttiva è purtroppo rimasto inascoltato. Le uniche risorse del Pnrr per questo settore sono state indirizzate all'Enav.

In una lettera spedita al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili a maggio insieme alle altre sigle sindacali confederali, avevamo sollecitato, ancora una volta, l'attivazione della Cabina di regia focalizzata sul trasporto aereo, oltre a chiedere l'immediata applicazione delle disposizioni di cui alla legge 77 del 2020 (più nota al grande pubblico come decreto Rilancio) anche attraverso la predisposizione di tutte le circolari applicative che si sarebbero rese necessarie per renderla esecutiva. Nella stessa missiva avevamo chiesto anche l'allocazione di risorse del Pnrr e avevamo denunciato l'azione di alcuni vettori, i quali - dopo aver usufruito dei fondi di sostegno e degli ammortizzatori sociali previsti dalla legge 137/2020 (ovvero il decreto Ristori) - si apprestavano ad avviare processi di delocalizzazione e dumping salariale.

Facendo ancora un passo indietro, va ricordato che a febbraio 2021, in pieno lockdown, con il traffico aereo praticamente

*Le uniche risorse del Pnrr sono andate ad Enav. Noi non siamo nemmeno stati convocati. Il rilancio del settore è collegato sinergicamente a quello del turismo*

azzerato, noi avevamo avviato una campagna di comunicazione sulle pagine dei quotidiani, per sensibilizzare l'opinione pubblica relativamente alla strategicità del trasporto aereo per il sistema-Paese. In quell'occasione, avevamo sottolineato come non sia possibile affidare il settore al mercato e quindi a vettori "altri", gratificandoci con l'illusione che questi possano fare gli interessi del nostro Paese piuttosto che quelli degli stakeholder proprietari.

**Ad oggi ancora non è stato compreso che questo settore deve essere considerato come una grande infrastruttura, una realtà industriale complessiva le cui criticità devono essere prese in carico con un approccio olistico**

In quell'occasione, attraverso questo "manifesto", facemmo una serie di richieste al Governo italiano. Oltre a quelle già citate relative al Pnrr, chiedemmo la salvaguardia dei livelli occupazionali e del reddito delle lavoratrici e dei lavoratori del settore; l'attivazione di un tavolo interministeriale (con Mims, Ministero dello Sviluppo economico e quelli dell'Economia e del Lavoro) per gestire la crisi del settore e prorogare gli ammortizzatori sociali e il blocco dei licenziamenti fino alla cessazione della

pandemia; il completamento della riforma del sistema del trasporto aereo, avviata con l'art. 203 del decreto Rilancio, per combattere tutte le forme di dumping contrattuale e di concorrenza sia a discapito della salute che della sicurezza sui luoghi di lavoro. E, ancora, chiedemmo il varo del piano nazionale di riordino degli aeroporti nazionali e il perfezionamento dell'iter per consentire l'operatività della nuova compagnia di bandiera affinché la stessa potesse uscire dalla fase di stallo e acquisire gli asset necessari all'avvio dell'attività (a partire dal brand "Alitalia", sinonimo di "made in Italy").

Last but not least, sempre in questa occasione a febbraio chiedemmo il rilancio dell'economia turistica italiana in forte sofferenza attraverso gli investimenti, le modalità e le strutture più idonee. Questo punto, non a caso, si ricollega alle ragioni dello sciopero programmato per il 6 luglio. È ora infatti di affrontare questo nodo, vale a dire il fatto che l'Italia - già prima della pandemia - non riusciva a capitalizzare adeguatamente quel volano socio-economico rappresentato dal combinato disposto del mercato del trasporto aereo e della sua naturale vocazione turistica.

Va evidenziata, ancora una volta, la complessità del settore



del trasporto aereo e del suo indotto. Parliamo di un'area produttiva che coinvolge un grande numero di lavoratori, inclusi stagionali, con professionalità differenti: dai vettori al catering, passando per i gestori e l'handling. A tutto ciò va aggiunto quell'indotto che a sua volta rappresenta un tessuto connettivo e territoriale con un forte impatto occupazionale: dai negozi di tutti i tipi negli aeroporti ai vari bar e ristoranti interni agli hub, senza dimenticare i tassisti, gli Ncc (noleggio con conducente), le varie società di trasporto pubblico locale impegnate nei collegamenti fra gli aeroporti e il centro delle città così come negli spostamenti dei viaggiatori in altre località (turistiche o meno) particolarmente gettonate.

Questo è il motivo per cui dobbiamo ribadire il quadro economico della situazione allo stato attuale. Il sistema aeroportuale italiano ha chiuso il 2020 con soli 53 milioni di passeggeri contro i 193 milioni del 2019. Per quanto riguarda il 2021, com'è ovvio, ancora non sono reperibili tutti i dati. L'unica nota positiva riguarda l'aumento del traffico aereo cargo (i cui ultimi dati includono il mese di aprile 2021) che ha superato nettamente i livelli antecedenti alla pandemia. Come ha spiegato l'Associazione internazionale del trasporto aereo (Iata), la domanda globale, misurata in tonnellate-chilometro cargo (Ctk\*), è salita del 12% rispetto ad aprile 2019 e del 7,8% rispetto a marzo 2021. La domanda è così ora superiore del 5% rispetto al picco di agosto 2018 precrisi.

La forte performance è stata guidata dai vettori nordamericani che hanno contribuito con 7,5 punti percentuali al tasso di crescita del 12%. Sarà possibile fare una valutazione più precisa di tutta la situazione del settore solo fra qualche mese, quando saranno cristallizzati i dati del traffico aereo relativi alla stagione estiva.

Come visto in tutto questo percorso fatto a ritroso, lo sciopero del 6 luglio è stato proclamato proprio per affrontare le tematiche sulle quali da mesi, se non da anni, continuiamo a chiedere un confronto. Le ragioni dell'agitazione sindacale sono ancora lì, ad eccezione della questione dei circa 1.400 lavoratori di Air Italy, per i quali il 30 giugno scorso è stata decisa la proroga della cassa integrazione fino al 31 dicembre.

Con questo sciopero abbiamo voluto ribadire con fermezza: la richiesta di proroga del blocco dei licenziamenti sino ad avvenuta ripresa del comparto, la rivisitazione del Piano Nazionale degli aeroporti (un settore che, per il nostro Paese, vale circa settanta miliardi); la risoluzione della vertenza Alitalia/Ita, che coinvolge circa 11.000 lavoratori ancora in cassa integrazione e le loro famiglie, azienda, per la quale occorre un piano industriale basato sulla prospettiva di sviluppo della compagnia, il mantenimento dell'attuale perimetro e dei livelli occupazionali; la crisi delle compagnie aeree Norwegian, Ernest e Blu Panorama e delle compagnie aeree straniere basate in Italia, come ad esempio Emira-

tes, tutte sotto regime di ammortizzatori sociali. Non vogliamo che vengano dimenticate le vertenze verso quelle società che rifiutano il confronto con il sindacato; la crisi delle società di gestione aeroportuali, degli handler e del catering; il rifinanziamento del Fondo di solidarietà del trasporto aereo (Fsta) e l'avvio di un confronto immediato sull'attuale normativa. Per chiudere, il già citato punto riguardante il contratto collettivo nazionale di lavoro del trasporto aereo e l'applicazione puntuale dell'articolo 203 della legge 77/2020 per combattere efficacemente l'inaccettabile dumping sociale e salariale attuato da quelle imprese che applicano regolamenti unilaterali o contratti aziendali con tutele e salari inferiori al ccnl e le misure contro la delocalizzazione industriale attuata da aziende italiane, spesso anche sostenute da aiuti pubblici Covid-19, verso paesi stranieri. Ad oggi ancora non è stato compreso che questo settore deve essere considerato come una grande infrastruttura, una realtà industriale complessiva le cui criticità devono essere prese in carico con un approccio olistico; ancora ad oggi non è stato organizzato nessun incontro.

Se le istituzioni non dovessero decidere di intraprendere un confronto congiunto su questi temi, al termine del periodo di franchigia, l'autunno ci vedrà ancora costretti a richiamare l'attenzione con ulteriori azioni di protesta.

# Amazon: si procede a piccoli passi



**Maurizio Diamante**  
Segretario Nazionale FIT-CISL

*Nuovo incontro con il colosso americano, che inizia a fornire alcuni dati. Sul fronte Assoespressi prosegue la trattativa. Sciolta la riserva sul ccnl*

**P**er riassumere il lavoro di quest'ultimo mese, ci deve essere permesso di parafrasare Neil Armstrong, il primo uomo a mettere piede sulla Luna: "Un piccolo passo per Amazon, un grande passo per Assoespressi". Partiamo da quest'ultimo. Il 16 giugno, la Fit-Cisl, insieme a Filt-Cgil e Uiltrasporti, ha comunicato alle associazioni datoriali (di cui, appunto, Assoespressi è la più grande, rappresentando circa il 95 per cento delle aziende dell'ultimo miglio) lo scioglimento della riserva sull'ipotesi di accordo per il rinnovo del ccnl Logistica, Trasporto merci e Spedizione approvato il 18 maggio 2021. Perché "grande passo"? Intanto per il dato relativo all'approvazione: il 93 per cento delle lavoratrici e dei lavoratori del settore ha approvato con il proprio voto l'ipotesi di accordo al termine delle assemblee svoltesi su tutto il territorio nazionale. Possiamo dire che si è registrata una forte consapevolezza dei dipendenti di quest'area produttiva relativamente al ruolo e alla funzione regolatrice del ccnl e all'importanza del suo consolidamento, avvenuto anche attraverso la sottoscrizione contemporanea da parte di tutte le associazioni datoriali e le organizzazioni sindacali confederali.

Da parte nostra abbiamo già richiamato, nella stessa lettera con la quale abbiamo annunciato lo scioglimento della riserva, la necessità di dare avvio, tempestivamente, alla Commissione paritetica per la riforma e l'attualizzazione del ccnl, secondo gli impegni condivisi tra le parti. Occorre ribadire che l'intesa firmata a maggio è positiva per i miglioramenti economici che introduce, oltre a rappresentare un giusto riconoscimento per lavoratrici e lavoratori che non si sono mai fermati neanche durante il lockdown. Il loro apporto è stato fondamentale sia nel ridurre i disagi della collettività che soprattutto nel garantire l'approvvigionamento di beni essenziali.

Vanno ricordati anche due punti di rilievo dell'intesa. Intanto il fatto che la Commissione paritetica ci permetterà di avere un confronto costante (da noi sempre auspicato), senza le rincorse affannose degli ultimi minuti. L'altro è da ricercarsi nel fatto che, dopo 15 anni, tutte le 24 sigle datoriali hanno

firmato. Questo fatto permette di ampliare la platea dei destinatari, appartenenti a una galassia tanto vasta quanto nevralgica. Ma al momento occorre procedere lungo la strada tracciata.

Andiamo invece al piccolo passo avanti con Amazon. Come ricorderete, dopo lo sciopero del 22 marzo (il primo nella storia del colosso americano in Italia) il Ministro del Lavoro Andrea Orlando aveva convocato un tavolo con le organizzazioni sindacali e la multinazionale statunitense. Dal lavoro avviato in quell'occasione si è arrivati ad un doppio incontro fra noi e le altre sigle con le due branche di Amazon che in Italia si occupano di logistica e trasporti. Entrambe le riunioni si sono tenute a Roma nella

**Il punto sul quale noi invece puntiamo è quello della premialità di produttività, al quale va affiancato il discorso relativo alla defiscalizzazione e al welfare**

sede di Conftrasporto, che assiste il colosso americano. Il 15 giugno è toccato ad Amazon Italia Transport. Il giorno successivo è stata la volta di Amazon Italia Logistics. In entrambi i casi, per la prima volta, la multinazionale dell'e-commerce ha comunicato alle controparti sindacali alcuni dati. Fra questi occorre ricordare: il numero e le qualifiche dei dipendenti, inclusi quelli somministrati; l'andamento produttivo e occupazionale dei centri di smistamento; i piani di sviluppo aziendali; le politiche di investimento consuntive e preventive; le differenti tecnologie impiegate nei centri di distribuzione (robotizzate e non); l'organizzazione del lavoro (turnazioni e rotazioni) e i rapporti con le Rsa; lo stato di applicazione della normativa sulla sicurezza e la salute sul lavoro.

E ancora, le due società di Amazon operanti in Italia hanno fornito, sempre per la prima volta, i dati relativi a: gli



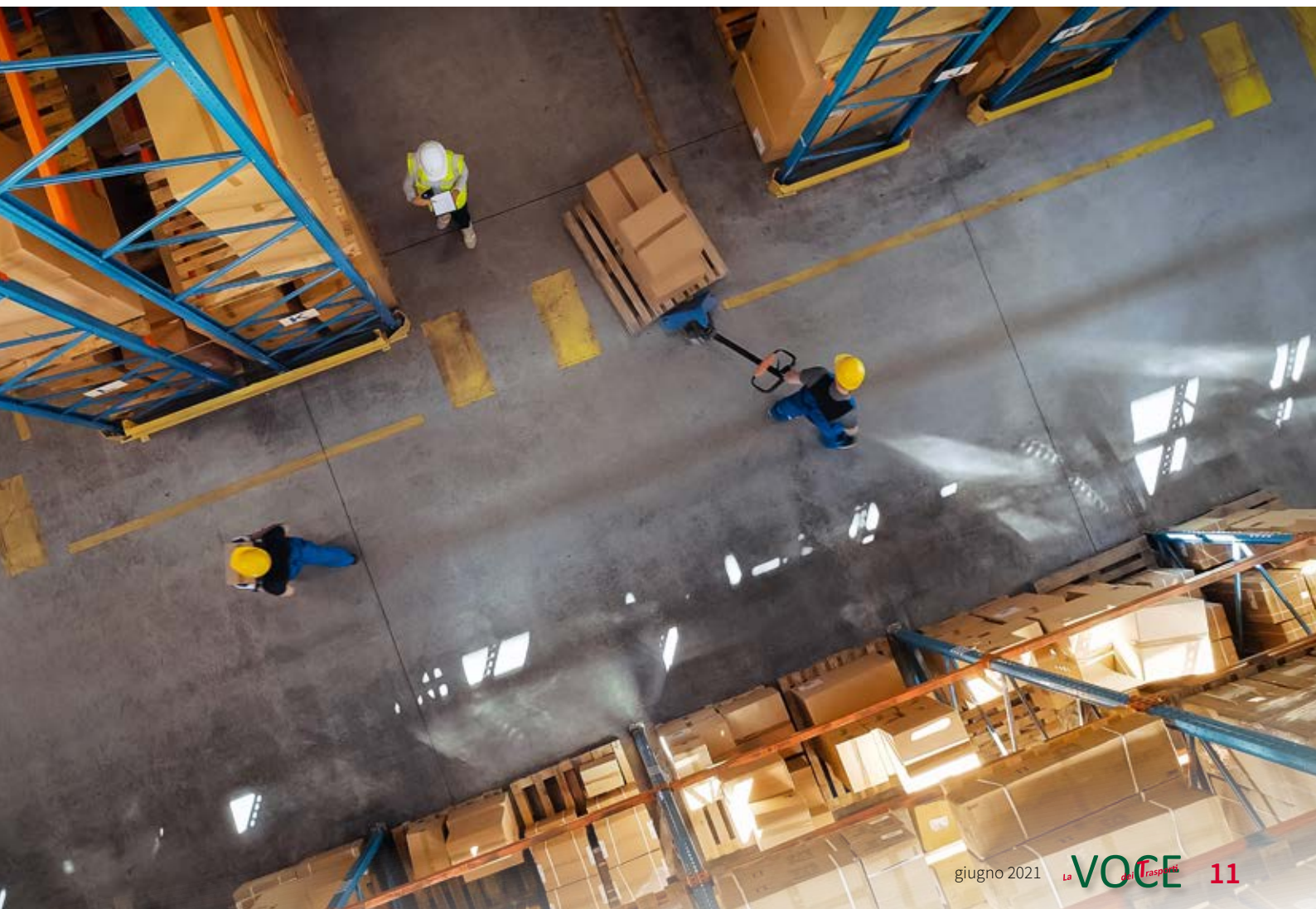
inquadramenti professionali in azienda; gli interventi di formazione e riqualificazione del personale così come le riorganizzazioni o le ristrutturazioni; lo stato di applicazione della legge n. 125 del 1991 e successive modifiche (più comunemente nota come legge sulle Pari opportunità); le iniziative in materia di responsabilità sociale d'impresa relative al 2020; il numero di addetti distinti per tipologia contrattuale, sesso ed età. Da parte sua, nel primo incontro del 15 giugno Amazon Transport ha anche illustrato tutte le azioni intraprese nel rispetto del Protocollo anticontagio SarsCov-2.

Da parte nostra, come Fit-Cisl insieme alle altre sigle sindacali coinvolte, abbiamo presentato e consegnato alle controparti in entrambi gli incontri una proposta di protocollo per la definizione di un sistema di relazioni in-

dustriali e l'individuazione degli ambiti negoziali e dei temi di confronto da assumere per l'esercizio della contrattazione di secondo livello, in merito alle quali i riceventi si sono riservati la possibilità di fornire proposte di modifica e di integrazione. Ci siamo aggiornati per rivederci il 30 giugno e il 1° luglio; al momento in cui stiamo scrivendo di questi eventi, la trattativa è ancora in corso.

Allo stato attuale della situazione, pur presentando una propria bozza in risposta alle nostre proposte, Amazon comunque ha chiuso le porte relativamente alla contrattazione di secondo livello e alle retribuzioni. Il colosso americano si è trincerato dietro l'argomento secondo il quale ai propri dipendenti sono assicurati contratti con stipendi più alti del settore di riferimento. Il punto sul quale noi invece puntiamo è

quello della premialità di produttività, al quale va affiancato il discorso relativo alla defiscalizzazione e al welfare. Si tratta chiaramente di una situazione sinergica che finisce per coinvolgere gli aspetti occupazionali, la formazione e la sicurezza. Gli aspetti economici sono ovviamente parte di questo insieme. La nostra idea è di includere sotto questa voce i premi di produttività, così da consentire che anche i lavoratori possano beneficiare delle condizioni favorevoli, comprese quelle fiscali, di cui Amazon usufruisce nel nostro Paese. Da parte nostra siamo convinti che, se opportunamente indirizzato, il confronto sugli aspetti retributivi può assicurare alle lavoratrici e ai lavoratori redditi netti più alti rispetto a quanto elargito univocamente dall'azienda.



# Scioperi: evitare il conflitto collettivo rimuovendo le cause che lo generano



Silvia Ferro

*È tempo di bilanci per l'Autorità di garanzia. La Fit Cisl auspica una revisione delle modalità concrete di attuazione del diritto di astensione dal lavoro*

**I**l 2020 – anno in cui si è celebrato il 30esimo compleanno della legge n. 146 del 1990, cioè il pacchetto di precetti e sanzioni che regola lo sciopero nei servizi pubblici essenziali – è stato segnato dalla pandemia da Covid-19 che non ha tardato a produrre i suoi effetti anche sull'esercizio del diritto di sciopero. Una moratoria generale della Commissione di garanzia ha imposto, infatti, uno stop agli scioperi (eccezione fatta per quelli proclamati per gravi eventi lesivi dell'incolumità e della sicurezza dei lavoratori) nei mesi di marzo e aprile 2020 che ovviamente, nonostante le molte vertenze aperte sia di carattere locale che nazionale, la Fit-Cisl ha responsabilmente accolto e osservato. Una azione di "moral suasion" verso le parti sociali – così l'ha definita il Presidente della stessa Autorità – ha poi caratterizzato la fase due della pandemia nel corso della quale la Commissione ha rinnovato l'invito a recuperare il confronto in sede negoziale per evitare lo sciopero. Se da un lato gli interventi dell'Autorità di Garanzia hanno congelato le vertenze in atto, dall'altro, la crisi finanziaria e sociale con la quale stiamo ancora facendo i conti, le ha però acuite e a tratti esasperate.

Senza dubbio, gli effetti delle restrizioni imposte dalla pandemia e delle scelte – condivisibili – adottate dalla Autorità di garanzia, si sono irradiati di riflesso sui numeri degli scioperi che hanno segnato l'anno 2020. Rispetto al 2019, scendono infatti di 873 unità gli scioperi proclamati nei servizi pubblici essenziali attestandosi a 1.473 nel 2020. Di questi, quelli che effettivamente si sono svolti, sono stati 895 stante gli interventi della Commissione di garanzia e le revoche spontanee. Un dato relativamente basso se si considera che, come ricordato nella stessa relazione dell'Autorità, esso «rappresenta la mera somma aritmetica di tutte le astensioni (generalì, nazionali, locali, settoriali, delle prestazioni straordinarie e accessorie e via elencando), proclamate dalle varie sigle sindacali, a volte separatamente per la stessa giornata, nei vari servizi erogati in tutto il Paese» e che «vi rientrano, inoltre, anche altre forme del conflitto non propriamente riconducibili alla figura dello sciopero, quali azioni collettive di gruppi professionali organizzati, lavoratori autonomi, professionisti, piccoli imprenditori».

Uno dei settori di competenza della nostra federazione più duramente colpito dalla pandemia è senza dubbio il trasporto aereo. Meno 72,5 per cento: è la percentuale che misura il crollo del traffico aereo nazionale e internazionale in Italia nel 2020 rispetto al 2019 secondo i dati diffusi dall'Enac. Gli scioperi nazionali e di rilevanza nazionale proclamati nell'anno di riferimento sono stati complessivamente 68 (a fronte dei 147 proclamati nel 2019). Le proclamazioni di scioperi di rilevanza locale sono state 81.

**Le modalità concrete di esercizio del diritto di sciopero vengano ripensate sulla base della effettiva rappresentanza di ciascuna organizzazione sindacale**

Il trasporto ferroviario, altro settore che ha registrato una acuta contrazione dei livelli di traffico, conta nell'anno 2020 35 azioni di sciopero proclamate rispetto alle 100 dell'anno precedente; mentre le astensioni effettivamente portate a termine sono state 24, a fronte delle 59 del 2019.

Una "modesta" riduzione del numero degli scioperi si è registrata anche nel settore del trasporto pubblico locale che conta, nel 2020, 160 scioperi rispetto ai 250 del 2019. Per il tpl è stato l'anno dell'avvio della vertenza nazionale per il rinnovo del ccnl scaduto il 31 dicembre 2017 e che ha visto la grande partecipazione delle lavoratrici e dei lavoratori del settore ai tre scioperi nazionali che sono seguiti all'interruzione delle trattative a dicembre 2020. La firma dell'accordo per l'erogazione di una somma a titolo di una tantum a copertura del triennio 2018-2019-2020 ha senza dubbio agevolato la ripresa delle trattative per il rinnovo del contratto, che ci auguriamo avvenga a breve.

Certo, seppur in costante miglioramento, non possiamo dirci soddisfatti di questi numeri. Se organizzazioni sindacali strutturate e ampiamente rappresentative sul piano nazionale come la Fit-Cisl sono costrette a proclamare sciopero (che tanto pesa sulle tasche delle lavoratrici e dei lavoratori), è perché la concertazione ai vari livelli non è riuscita a rimuovere le cause di insorgenza del conflitto troppo spesso riconducibili alla mancata osservanza di leggi, regolamenti, contratti e accordi lato azienda o, cosa ancor più grave, dalla mancata erogazione delle retribuzioni alle lavoratrici e ai lavoratori che regolarmente rispettano la propria obbligazione prestando l'attività lavorativa. Quest'ultima è una delle principali cause di insorgenza del conflitto nel settore dell'igiene am-

bientale che nel 2020 è stato interessato da 308 proclamazioni di sciopero con ai primi posti Calabria (67 scioperi), Sicilia (64 scioperi) e Campania (41 scioperi). Si menzionano come «in crescita costante delle azioni di sciopero il Lazio, la Puglia e, nel Nord Italia, Veneto e Piemonte, seppure in contesti ben circoscritti, cioè Rovigo e Orbassano (Torino)». Assolutamente condivisibile è la posizione della Commissione di garanzia nel punto in cui afferma che, dal mancato pagamento delle retribuzioni, «il disagio sociale che ne deriva

dietro alla difficoltà di coprire i costi del servizio con le risorse provenienti dalle tariffe versate dagli utenti. Un loop infinito da fermare responsabilizzando ogni attore, in modo particolare le amministrazioni e le aziende che, con le loro azioni, creano nocimento alle lavoratrici e ai lavoratori. Sul punto, bene ha fatto il presidente della Commissione di garanzia ad affermare che «le amministrazioni o le imprese committenti possono essere considerate responsabili ed essere destinatarie di apposite delibere di invito, ai sensi dell'art. 13, lett.

schio di conflitti che possono danneggiare gravemente la collettività».

Un intero capitolo meriterebbe di essere aperto sul tema del dumping contrattuale. Un fenomeno che crea disparità di trattamento sia economico che normativo tra lavoratrici e lavoratori impiegati nella stessa filiera produttiva, inasprisce gli animi e alimenta la conflittualità. Se a questo si accosta l'eccessiva frammentazione del tessuto produttivo che, senza dubbio, non aiuta l'instaurazione di rapporti di lavoro regolari, la tensione sociale è assicurata. È necessario che istituzioni e Governo puntino, con azioni concrete, alla realizzazione di una sana aggregazione di impresa. Il fenomeno della "frammentazione", poi, non riguarda soltanto il tessuto produttivo con tutte le conseguenze negative del caso ma, purtroppo, anche le organizzazioni sindacali con scarsa se non, a volte, nulla rappresentatività che utilizzano lo sciopero spesso con il mero obiettivo di creare consensi. Le regole stringenti previste dalla legge 146 del 1990 in tema di rarefazione unite ai - tanti - scioperi proclamati da tali sindacati impediscono di fatto alle sigle maggiormente rappresentative sul piano nazionale di esercitare il diritto di sciopero nei tempi e nei modi che richiederebbero le varie vertenze aperte. È necessario sul punto che le modalità concrete di esercizio del diritto di sciopero vengano ripensate sulla base della effettiva rappresentanza di ciascuna organizzazione sindacale superando l'iniquo e spesso pregiudizievole criterio cronologico di precedenza nelle proclamazioni.

Insomma, appare evidente che, a distanza di 30 anni dalla promulgazione della legge 146 del 1990, una revisione alla stessa vada fatta nell'ottica di un sempre più equo contemperamento dei diritti costituzionalmente garantiti - diritto di sciopero compreso - alla luce delle mutate caratteristiche del sistema produttivo italiano. Il nostro impegno andrà in questa direzione.



è a fondamento dei ripetuti episodi di protesta, anche sotto forma di astensioni collettive, che le stesse organizzazioni sindacali non sono in grado di ricondurre all'interno dei binari del legittimo esercizio del diritto di sciopero, né appare più congruo l'invito ad adottare le sanzioni disciplinari di fronte alla continua negazione del diritto alla retribuzione». È evidente quanto sia urgente trovare una soluzione al continuo scaricabarile che si innesca quando i soldi a fine mese non arrivano alle lavoratrici e ai lavoratori: le società incaricate del servizio di raccolta rifiuti non pagano gli stipendi perché - così si giustificano - l'ente appaltante non versa loro i canoni contrattualmente previsti. Quest'ultimo, a sua volta, si nasconde

h, l. n. 146 del 1990 e s.m.i., qualora con le loro scelte organizzative e con i loro comportamenti diretti e indiretti abbiano concorso a determinare l'insorgenza o l'aggravamento dei conflitti e certamente consentire che, all'interno della filiera delle imprese che, a diverso titolo, partecipano all'erogazione del servizio essenziale, vengano applicati ccnl diversi che prevedono differenziali retributivi anche elevati, è un comportamento che favorisce l'insorgenza del conflitto, con grave nocimento per i cittadini», il tutto senza esentare le «stesse istituzioni pubbliche coinvolte che sono le prime responsabili a che il servizio pubblico essenziale risulti conforme a standard qualitativi, quantitativi e sociali così da evitare o ridurre il ri-

# Trenitalia si rinnova: sopresse le divisioni, istituite tre direzioni di business



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

*Sul ramo commerciale, come Fit-Cisl notiamo ancora una separazione interna sul sistema di assistenza al cliente*

**L**o scorso giugno Trenitalia ha avviato il processo di revisione del suo assetto organizzativo. Il percorso è tuttora in atto e ha visto una prima disposizione organizzativa datata 21 giugno e una seconda datata 1° luglio. Dal testo stesso delle DOr si evince che il meccanismo di revisione non si è concluso e che vi saranno successive disposizioni anche in riferimento alle posizioni coperte da personale appartenente all'area quadri.

Le nostre valutazioni su quanto sta accadendo in Trenitalia si basano sull'analisi delle disposizioni emanate e sulle possibili conseguenze per le lavoratrici e i lavoratori che rappresentiamo. La prima forte discontinuità è rappresentata dalla soppressione delle due divisioni commerciali, in particolare della Divisione passeggeri long haul. Nel testo è detto: «nell'ottica di sviluppare i servizi offerti ai fini di una maggiore generazione di valore per il mercato e soddisfare le peculiari esigenze dei differenti stakeholders, Trenitalia avvia il processo di revisione del suo assetto organizzativo volto ad una progressiva implementazione di un modello di offerta integrato basato su standard di servizio distintivi e qualificanti per le diverse linee di business e specializzati per il prodotto alta velocità, intercity e regionale».

La chiave di lettura della soppressione delle due divisioni e della creazione delle tre direzioni di business è quella di ricercare una maggiore integrazione rispetto al modello precedente in cui, come spesso evidenziato anche nei nostri comunicati e nelle nostre comunicazioni, ci si trovava di fronte quasi a due distinte società, con due "divisioni" anche nel senso letterale del termine. La maggiore integrazione è ricercata, appunto, attraverso la creazione di tre direzioni di business: Ic, Av e Regionale. La prima è focalizzata sui servizi Intercity e acquisisce i processi operations e commerciali relativi a tale servizio dalla Dplh. La direzione business Av è incentrata sui servizi alta velocità e acquisisce i processi operations e commerciali relativi a tale servizio dalla stessa Dplh. Infine la Divisione passeggeri regionale cambia denominazione in direzione business Regionale. In pratica, come vedremo meglio di seguito, viene sdoppiata

la Dplh con la creazione di strutture di business dedicate sia al segmento Av che al segmento Intercity. Ricordiamo, a proposito di quest'ultimo, che esso è basato su un contratto di servizio con il Ministero competente e risponde a necessità di collegamento, in particolare, tra realtà non ancora raggiunte dall'alta velocità e che necessita di una forte operazione di rilancio.

**La prima forte discontinuità è rappresentata dalla soppressione delle due divisioni commerciali, in particolare della Divisione passeggeri long haul**

Dall'eliminazione delle due divisioni fino alla creazione delle tre direzioni di business, come si raggiunge una implementazione dell'integrazione dei prodotti offerti alla clientela? In base alla disposizione organizzativa del 21 giugno la risposta sembra consistere in un ruolo diverso della direzione Amministrazione, finanza e controllo. A tal proposito, infatti, viene detto: «Ai fini di una maggiore trasversalità, sinergia e terzietà, viene implementato un modello di programmazione e controllo di gestione, fondato su un rapporto matriciale integrato tra la direzione amministrazione, finanza e controllo e le funzioni di business/tecniche, volto a supportare le scelte e la gestione dei processi di business». Questa stessa direzione acquisisce i processi di programmazione e controllo dalla Dplh e dalla Dpr, portando a un livello più alto e sinergico i processi di programmazione e controllo non solo delle tre direzioni di business, ma anche di quella tecnica, che trasferisce anch'essa il processo di programmazione e controllo nell'ambito della stessa direzione Amministrazione, finanza e controllo. In pratica ogni direzione di business è responsabile "in verticale" della propria attività, ma a livello trasversale vi è il controllo attraverso la programmazione e la verifica dei risultati, accentrando questo tipo di attività a livello più alto.

A livello commerciale vengono suddivise le responsabilità del processo di customer service tra la direzione business Av e la Ic, scomponendo ciò che prima era sotto la Dplh, individuando gli impianti che vanno sotto l'una e quelli che vanno sotto l'altra, mentre vengono confermati gli impianti del regionale che passano alla struttura di direzione business Regionale. Nel settore commerciale l'integrazione avviene attraverso l'istituzione di una struttura organizzativa



di marketing, trasversale alle direzioni stesse. La direzione Marketing, in base a quanto indicato nella disposizione organizzativa del 1° luglio, «dovrà assicurare maggiore sinergia per lo sviluppo e la gestione integrata del cliente Trenitalia attraverso un presidio trasversale delle attività di marketing, con particolare riferimento: all'analisi del mercato e della domanda, alla definizione di standard e all'innovazione di prodotto, alle strategie e al piano di marketing, alle politiche di pricing e scontistica...». A proposito di Marketing, visto il ridisegno del traffico business dovuto alla crisi pandemica, non sarebbe il caso di rivedere l'offerta delle quattro classi di servizio nell'Av, considerato che spesso si viaggia con standard e premium piene e business ed executive semivuote?

Inoltre, analizzando le strutture del settore commerciale per come vengono proposte nella DOr, a nostro avviso,

non si va nella direzione auspicata di una direzione commerciale unica, che consideri il sistema di assistenza come un modello di servizio da offrire al cliente di Trenitalia indipendentemente dal tipo di treno scelto e che predisponga il sistema ad essere pronto a intervenire per qualsiasi inconveniente possa capitare a un treno, sia esso del trasporto regionale, dell'av o intercity. Siamo ancora alla separazione interna e, a questo proposito, è tutta da verificare la funzione della istituenda direzione Marketing.

Anche sul versante della manutenzione dei rotabili, constatiamo che sono mantenute le assegnazioni degli impianti alle varie direzioni di business e non vi è un coordinamento unico della manutenzione che assicuri le necessarie sinergie in questo fondamentale processo industriale. Quindi anche qui, come sindacato, attendiamo di comprendere le ricadute effettive della

nuova organizzazione, auspicando che vi siano segnali concreti di integrazione pure in questo settore.

In conclusione vogliamo evidenziare un aspetto che abbiamo sottolineato in sede di presentazione della revisione organizzativa di Trenitalia e che ha destato la nostra preoccupazione, specie quando abbiamo notato che si andavano a separare dalle altre tutte le strutture dell'alta velocità all'interno della ex Dplh, in una sorta di spin-off. A questo proposito è facile andare con la mente a qualche anno fa e al tentativo fatto dall'allora management aziendale di privatizzare il segmento delle frecce. Su questo aspetto siamo stati ampiamente rassicurati, in quanto da parte aziendale ci è stato riferito che non vi è alcun disegno in tal senso. Come sempre saremo attenti e vigili sulla questione e attendiamo di confrontarci con Trenitalia sulle ricadute del nuovo modello organizzativo.

# Tpl, riparte la trattativa per il rinnovo del contratto di settore, ma occorre una riforma



**Eliseo Grasso**

Coordinatore Nazionale FIT-CISL  
Mobilità tpl

*La Fit-Cisl intende chiudere le trattative nel termine previsto del 30 novembre 2021. Necessario rivedere anche le norme contrattuali, oltre a quelle economiche*

**L**e trattative per il rinnovo del contratto collettivo nazionale di lavoro degli Autoferrotranvieri-Internavigatori si sono finalmente riaperte. Poco più di sei mesi, ben 187 giorni, è il tempo della lunga vertenza che si è conclusa il 17 giugno 2021, con la firma di un verbale di accordo tra Fit-Cisl, Filt-Cgil, Uiltrasporti, Faisa-Cisal, Ugl-Fna e Asstra, Agens e Anav, che di fatto ha riaperto le trattative per il rinnovo citato.

Dopo l'interruzione forzata del negoziato avvenuta a febbraio 2020 a causa dell'emergenza sanitaria, le organizzazioni sindacali a novembre dello stesso anno hanno avanzato nei confronti delle associazioni datoriali la richiesta di riavviare urgentemente il confronto. Purtroppo, le posizioni dilatorie delle controparti, che lamentavano ingenti perdite economiche causate dalla pandemia a fronte di insufficienti ristori ricevuti dal Governo, proponendo un percorso negoziale irricevibile, non lasciavano ai sindacati altra strada se non quella di aprire una vertenza. Esperite tutte le procedure previste dalle norme che regolano

la materia, non registrando alcun tipo di avanzamento, è stato chiesto un sacrificio enorme alle lavoratrici e ai lavoratori del tpl attraverso l'adesione a tre scioperi nazionali: l'8 febbraio di 4 ore, il 26 marzo e il 1° giugno di 24 ore nel rispetto delle fasce di garanzia. Importante e mai banale è ricordare ancora una volta che questi sono gli stessi lavoratori che, insieme ad altre categorie, durante la fase più buia e dura di questa pandemia, si sono distinti per abnegazione e senso del dovere, continuando a prestare il proprio servizio, spesso mettendo a rischio la propria salute e incolumità.

**Se non si affronterà immediatamente il tema della riforma dell'intero settore, a ogni tornata di rinnovo contrattuale i problemi si ripresenteranno puntualmente**

E qual è stato il riconoscimento delle aziende ai propri dipendenti rispetto a questa abnegazione? Nessuno, tanto che abbiamo dovuto scioperare per riaprire il confronto sul rinnovo contrattuale. Ebbene sì, il tpl è anche questo. Purtroppo le imprese anziché iniziare a costruire il futuro del settore, che è in fase di grande cambia-

mento - operazione quanto mai necessaria per intercettare le nuove forme di mobilità che dovranno essere complementari al tpl stesso e non il contrario - e quindi edificare un sistema



che necessita di una profonda riforma, con un contratto di lavoro in grado di accompagnare il cambiamento, preferiscono arroccarsi sulle note posizioni di chiusura nel proprio recinto, guardano esclusivamente alle perdite o - noi pensiamo - in molti casi anche ai profitti generati nell'ultimo anno e mezzo.

L'azione di protesta che ha coinvolto tutto il Paese, le numerose iniziative effettuate a livello nazionale e locale e in particolare, la caparbiazza dell'azione sindacale, con in prima fila la Fit-Cisl, hanno portato alla chiusura di questa vertenza, con l'accordo sottoscritto il 17 giugno dai contenuti di seguito evidenziati:

- Ripresa delle trattative per il rinnovo del ccnl Autoferrotranvieri-Internavigatori (Mobilità tpl) a decorre dal giorno 21 giugno 2021 attraverso un negoziato che dovrà concludersi entro il 30 novembre 2021;
- Corresponsione di una tantum del valore di 680 euro al parametro medio di riferimento (175) a copertura economica del triennio 2018-2020 che sarà corrisposta in due tranches: 300 euro con la retribuzione del mese di luglio 2021

e 380 euro con la retribuzione del mese dicembre 2021. Per i lavoratori che nel periodo di riferimento hanno prestato servizio per l'80% o più su servizi di linea che non hanno obblighi del servizio pubblico, in considerazione dell'impatto che la pandemia ha avuto in particolare su questo settore, la corresponsione avverrà in tre tranches; 200 euro a ottobre 2021, 200 ad aprile 2022 e 280 a luglio 2023.

- In via prioritaria saranno trattate le materie inerenti alla revisione delle norme contrattuali per la retribuzione delle giornate di ferie e l'adeguamento delle risorse destinate al fondo Tpl Salute, in un confronto che dovrà concludersi entro il 16 luglio 2021.

Lo scorso 24 giugno le parti, attraverso un ulteriore verbale di accordo, hanno definito le modalità di erogazione di una tantum per tutte le lavoratrici e i lavoratori del settore, che ricordiamo sono più di 100mila.

A questo punto le considerazioni rischiano addirittura di essere troppo facili. Partendo dalla cifra economica riferita all'una tantum, è certo che si potrebbe aprire un dibattito infinito sul tanto o poco, sui mancati riflessi nelle voci fisse della busta paga o altro ancora. Una considerazione però crediamo sia essenziale: questi soldi sono riferiti a un triennio rispetto al quale non c'è stata alcuna discussione con le controparti inerente le norme contrattuali. Questa non è una banalità, infatti l'elemento economico dei rinnovi contrattuali, sia di primo che di secondo livello, si basa a valle di una condivisione tra le parti anche delle norme contrattuali. Questo non avviene solo nel tpl, giusto?

E poi, la linea sempre sostenuta da tutte le organizzazioni sindacali firmatarie del contratto nazionale è sempre stata quella di sanare economicamente il triennio 2018-2020 per avviare imme-

diatamente le trattative per il rinnovo del ccnl stesso. Linea che l'accordo del 17 giugno ha rispettato in toto, con un elemento in più da non sottovalutare: la norma che prevede il rinnovo entro la data del 30 novembre 2021. Data che la Fit-Cisl intende assolutamente rispettare, con l'obiettivo di tornare al passo dei rinnovi contrattuali - sono troppi, infatti, gli anni persi. Rinnovare il ccnl nel corso del corrente anno con una prospettiva di raggiungere la scadenza del 31 dicembre 2023, ci consentirebbe di recuperare in qualche modo l'arco temporale.

Ma allora i problemi del tpl finiscono qui? Secondo noi no. Crediamo, infatti, che se non si affronterà immediatamente il tema della riforma dell'intero settore, a ogni tornata di rinnovo contrattuale i problemi si ripresenteranno puntualmente. Lo abbiamo detto e continueremo a sostenerlo: occorre intervenire su risorse, regole e norme che regolano il comparto, attraverso una corposa aggregazione delle tante, troppe imprese che vi operano, avere una visione strategica del futuro della mobilità e decidere, finalmente, quale ruolo il tpl vorrà ritagliarsi all'interno di essa. Noi pensiamo che debba essere un ruolo primario, che dovrà essere al centro degli spostamenti dei cittadini sia dentro le metropoli che nelle periferie, con mezzi di trasporto all'avanguardia per un servizio sempre più sicuro, efficiente e green. Occorrono quindi norme contrattuali che possano accompagnare il processo di cambiamento, dando un beneficio "scontato" ai lavoratori dal punto di vista economico e nella conciliazione dei tempi di vita e lavoro, ma anche alle stesse aziende. Come? Anche qui noi la strada l'abbiamo tracciata da tempo: basterebbe avere una visione di lunga portata ed uscire dal recinto: ci riferiamo al contratto unico della Mobilità. Questo è il tpl che abbiamo in mente.



# Polo Mercitalia: necessarie più sinergie tra le diverse società



Massimo Malvisi

*Le tanto attese cooperazioni all'interno del gruppo si sono rarefatte. Come Fit-Cisl auspichiamo il completamento definitivo del piano industriale*

**I**l Polo Mercitalia del gruppo Ferrovie dello Stato viaggia con il freno a mano tirato. Uno spreco che il Paese non si può permettere sia perché il Polo è coinvolto direttamente dagli obiettivi green dell'Agenda Onu 2030 e delle riforme europee del Green New Deal sia perché beneficerà dei fondi del Piano nazionale di ripresa e resilienza, che sono in arrivo.

Eppure la nascita del Polo Mercitalia fu foriera di grandi aspettative: una scelta condivisa e sostenuta dalla Fit-Cisl e dagli altri sindacati. Sono cinque le aziende in cui è articolato, ma le due principali sono Mir (MercitaliaRail) e Mist (Mercitalia Shunting and Terminal). A parte i modelli organizzativi, i principali elementi che hanno caratterizzato la vita del Polo Mercitalia e di tutte le società che lo compongono hanno riguardato gli investimenti sul materiale rotabile e le assunzioni di personale, con un profondo ricambio generazionale in particolare in Mir. Quanto a Mist, in prospettiva doveva espletare l'attività di manovra per le società del gruppo Fs Italiane e ciò ha comportato un incremento considerevole e rapido di personale per quest'azienda del Polo, a cui non è seguito un correlato adeguamento delle strutture connesse alla selezione, sviluppo e gestione dei dipendenti.

Nel tempo, le tanto auspiccate sinergie all'interno del Polo si sono rarefatte e l'irrisolto tema contrattuale ha contribuito ad alimentare un senso di malessere tra le lavoratrici e i lavoratori delle società che ne fanno parte. Inoltre le società del Polo, per ridurre gli effetti della pandemia, hanno messo in atto dei provvedimenti che, per quanto riguarda Mir e Mist, hanno determinato una rifocalizzazione dell'attività di manovra la quale, in attesa del completamento del piano industriale, che come sindacato auspichiamo sia definito quanto prima, va a creare i presupposti per una rivisitazione delle attività all'interno del Polo. Sostanzialmente diventa quanto mai urgente un confronto sul ruolo delle varie società che lo compongono. Le citate scadenze veicolate dall'Ue impongono scelte importanti.

Anche Mist si è mossa in questa direzione, arrestando l'espansione verso il traffico merci, in particolar modo verso il

cliente interno, incrementando l'attività di manovra per la società Trenitalia e partecipando a gare per la movimentazione di materiali nei magazzini di quest'ultima. Una prima assegnazione in tale campo ha riguardato i territori di Campania, Lazio e Veneto. Lo sviluppo di queste attività si porterà dietro la necessità di dotarsi di una struttura dedicata per la movimentazione su gomma, che adesso è, visti i volumi, svolta in service da un fornitore esterno. Tale ulteriore elemento determinerà, come successo con le lavoratrici e i lavoratori della società Mir, la necessità di una confluenza nelle regole contrattuali applicate da Mist, dato che provenivano dal ccnl Merci e Logistica.

**Rimane il tema di dotare Mist di regole contrattuali più confacenti al contesto attuale, mettendo da parte quelle oramai desuete**

Detto ciò, è opportuno evidenziare le problematiche che riguardano Mist che sono sia organizzative - una società cresciuta molto in fretta che deve adeguare la propria struttura - sia per quanto riguarda i rapporti contrattuali e non con i clienti, in primis Trenitalia. Questo aspetto ha una rilevanza enorme, non solamente sui margini economici della società, ma anche sul clima negli impianti. Atteso tutto il resto, da ultimo ma certo non per importanza, rimane il tema di dotare Mist di regole contrattuali più confacenti al contesto attuale, mettendo da parte quelle oramai desuete che risalgono al 2005, dando una risposta importante alle lavoratrici e ai lavoratori. Il tutto si deve inserire in un ben preciso percorso, in cui un primo accordo è una tappa fondamentale, in attesa dei prossimi sviluppi che riguardano l'avvio del confronto per il rinnovo del ccnl Mobilità/Attività ferroviarie e del contratto aziendale di gruppo Fs Italiane. Solo così si supera il malcontento crescente tra il personale e anche alcune strumentalizzazioni che bene non producono.

Sicuramente come Fit-Cisl non ci stancheremo di portare avanti le nostre proposte, sollecitando nel contempo tutti gli attori affinché si possano raggiungere gli obiettivi, in primis quelli riguardanti la sicurezza e le tutele del personale.

# Rfi, il settore Circolazione aggiorna il suo assetto



Michele Castellano

**N**el settore della Circolazione di Rete ferroviaria italiana con le ultime 138 assunzioni effettuate ad aprile e maggio scorsi procede, nonostante la pandemia, il percorso per riportare la normalità negli impianti in cui si continuano a registrare tante carenze. Tale percorso è iniziato a seguito dell'accordo del 2017, con cui dopo oltre venti anni è stato definito un nuovo assetto organizzativo ed è stato realizzato un primo piano di assunzioni per ridurre una grave carenza di personale dovuta alla volontà aziendale di non attuare il necessario turnover, ritenendo che la tecnologia avrebbe ridotto ai minimi termini le esigenze del settore.

Con soddisfazione possiamo affermare che, attraverso il nostro continuo pressing nei confronti della società, negli ultimi due anni è stato realizzato un notevole ricambio generazionale con l'ingresso di oltre 1.200 nuovi lavoratori, in numero preponderante Cs, ossia capi stazione. Adesso c'è bisogno di continuare a pianificare le ulteriori immissioni necessarie a ricoprire tutte le posizioni previste negli impianti, che sono ancora in sofferenza, e per sopperire alle uscite per pensionamento.

Sotto l'aspetto organizzativo, sia alla luce delle aumentate esigenze derivanti dall'evoluzione tecnologica e normativa della circolazione treni sia per la necessità di offrire un migliore servizio di informazione al pubblico, dopo una serie di confronti sono state definite delle modifiche all'attuale organizzazione del lavoro negli impianti in funzione della loro complessità. Attraverso trattative territoriali si provvederà ad attribuire alle posizioni di addetti agli istradamenti o all'informazione al pubblico, oggi ricoperte da tecnici, la figura di Cs per un più efficiente presidio del processo della circolazione. Tali variazioni potranno comunque avvenire solo a seguito di accordo, dopo aver valutato gli eventuali mutati contesti determinati da implementazione tecnologica o da interventi normativi e, soprattutto, evitando ricadute negative sul personale che oggi occupa le posizioni oggetto di modifica. Altra novità è che sarà istituita la figura del Cs Servizi al pubblico nelle sale circolazione in cui sono già presenti i grandi im-

*Ci sono modifiche all'organizzazione del lavoro, con la previsione di nuove figure professionali in linea con le esigenze del settore*

pianti e in quelle in cui confluiranno le grandi stazioni, con il ruolo di supporto al Ric, il referente per le informazioni alla clientela, per la supervisione di tutte le attività inerenti al processo dell'informazione al pubblico, che è un servizio sempre più di rilievo nell'ambito del trasporto ferroviario.

**Attraverso il nostro continuo pressing nei confronti della società, negli ultimi due anni è stato realizzato un notevole ricambio generazionale con l'ingresso di oltre 1.200 nuovi lavoratori**

Il confronto ora è imperniato sulla proposta aziendale di modifica dell'assetto organizzativo territoriale delle unità circolazione (Uc) e delle sale circolazione (Sc), motivata dalla implementazione degli Apparati centrali computerizzati multistazione (Acc-M) che determinano degli spostamenti di attività tra tali strutture. Infatti, con i nuovi apparati collocati nelle Sc, dove si concentrano le funzioni e le logiche delle stazioni di una linea con cui è possibile comandare la circolazione dei treni e le operazioni di ogni singolo impianto, verranno assorbite in tali sedi le attività e le competenze oggi in capo alle Uc di linea, con evidenti effetti

su entrambe le strutture che dovranno essere definiti. Nelle stesse, rispetto alle nuove esigenze di produzione rivolte ad un maggior controllo della qualità dell'orario dei treni viaggiatori e alla programmazione e alle richieste di variazioni di orario delle tracce del trasporto merci, oltre al controllo e consuntivazione dei servizi di stazione utilizzati dalle imprese ferroviarie, la società propone di rivedere il ruolo degli specialisti, in particolare quello della produzione, modificando la denominazione in specialista impegno impianto, servizi e merci. Altri interventi di modifica riguardano le giurisdizioni territoriali delle Uc, oggi conformate rispetto alle unità territoriali produzione, da cui dipendevano prima della nascita della direzione circolazione, che vengono adeguate a quelle dei posti centrali di riferimento.

Insomma nell'insieme si prospetta un adeguamento delle strutture alle nuove esigenze della produzione che non va ad alterare l'assetto di base stabilito con la riorganizzazione del 2017, ma modifica alcuni numeri riferiti in particolare ai supporti, che devono essere verificati e adeguati nel corso della trattativa in base volumi di produzione di competenza.

# Da Etf focus sulla qualità del lavoro del personale delle ferrovie



**Christian Tschigg**

*Come Fit-Cisl siamo attivamente partecipi alle attività europee: accordo provvisorio con Cer per incentivare occupazione femminile nel settore*

**I**l mese di giugno ha visto l'Etf, la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti, nella quale la Fit-Cisl è attivamente partecipe, impegnata su molti fronti per quanto riguarda, nello specifico, il settore ferroviario. A metà mese si è svolto un importante incontro (anche se purtroppo ancora in maniera virtuale) della sezione, vale a dire alla presenza di tutti i sindacati europei ad essa aderenti. Scopo della riunione era fare il punto sui vari aggiornamenti sull'attività che la stessa sezione sta portando avanti, ovvero revisione della direttiva dei macchinisti; promozione del trasporto merci e passeggeri attraverso opportune dichiarazioni; preparazione al Congresso 2022 e molto altro. Ma il cuore dell'incontro è stato il confronto sugli eventi da organizzare durante il 2021, che è stato promosso anno europeo della ferrovia.

**L'assemblea generale della Cer dovrebbe votare l'accordo in settembre e la sezione ferroviaria dell'Etf in ottobre**

L'intento principale dell'Etf è quello di dare voce anche ai ferrovieri, ma purtroppo si è dovuto constatare come gli eventi organizzati da altri stakeholder e dalla Ue stessa si stanno concentrando sull'incentivare il trasporto ferroviario con focus sull'utenza, basandosi su concetti di affidabilità, economicità ed ecosostenibilità. Si sta tralasciando completamente il fattore umano che tiene in vita il sistema: le lavoratrici e i lavoratori del settore. Accogliamo naturalmente con favore l'attenzione sulla ferrovia, ma riteniamo anche essenziale considerare chi la fa funzionare.

Ed è a questo proposito che l'ETF veicolerà, nel corso dell'anno, alcuni messaggi chiave che sottolineino la qualità del lavoro che il personale compie quotidianamente a beneficio di tutto il sistema, sui social ma anche durante le attività e gli eventi: la ferrovia è verde, inclusiva e sicura e i ferrovieri sono qualificati e indispensabili per mantenere tali garanzie; i lavoratori sono necessari affinché tutto il sistema funzioni ottimamente (a bordo, manutenzione, uffici e via dicendo); la pandemia ha esercitato grandi pressioni sui ferrovieri nell'ultimo anno: costruiamo solidarietà e sostegno ora che cominciamo a spostarci nuovamente; investire nei lavoratori e nelle infrastrutture è essenziale, non solo per i lavoratori, ma per

garantire un servizio sicuro e di qualità ai passeggeri, per cui le condizioni di lavoro vanno migliorate, non ridotte.

Altro evento importante per la sezione ferroviaria è l'aver fatto un altro passo avanti nel raggiungere un accordo vincolante per promuovere l'occupazione femminile nel settore (Wir – Woman in Rail) durante i negoziati a livello Ue. Il 30 giugno Etf e Cer, la comunità delle imprese ferroviarie e delle infrastrutture europee, hanno raggiunto un accordo provvisorio, dopo sette round di intense negoziazioni, che mira ad avvicinare un maggior numero di donne al settore, fornendo al contempo una migliore protezione e parità di trattamento sul posto di lavoro grazie a misure specifiche. Tra gli altri obiettivi: incentivare la conciliazione lavoro-vita privata, promozione e sviluppo della carriera, salute e sicurezza e ambiente di lavoro su misura e prevenzione di molestie sessuali e sessismo. L'ultimo accordo di tipo vincolante nel settore ferroviario risale a ben 15 anni fa. A questo punto, essendo l'accordo provvisorio, i testi in fase di affinamento dovranno essere approvati dai rispettivi organi direttivi. L'assemblea generale della Cer dovrebbe votare l'accordo in settembre e la sezione ferroviaria dell'Etf in ottobre. Una volta approvati, i testi potranno essere siglati (presumibilmente il 5 novembre), e solo allora avranno validità.

Infine, segnaliamo anche la riunione del comitato giovani, tenutasi il 23 giugno e improntata esclusivamente alla ridiscussione del funzionamento del comitato stesso, per renderlo più efficace e inclusivo rispetto alle necessità dei giovani all'interno di un'organizzazione complessa come l'Etf. Le proposte emerse saranno analizzate e valutate nel prossimo incontro.

Il lavoro, anche a livello europeo, non si ferma mai e noi come Fit-Cisl forniamo il nostro contributo in ogni occasione, perché siamo convinti che solo in questo modo otterremo, di riflesso, ulteriori risultati positivi per il settore nel nostro Paese.

# Le ragioni dello sciopero contro l'art. 177 del codice appalti



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

*Con l'obbligo di esternalizzare l'80% delle opere si vogliono destrutturare grandi imprese partecipate dallo Stato e dagli enti locali*

**C**i è stato chiesto perché come Fit-Cisl, insieme a Femca e Flaei, il 30 giugno abbiamo scioperato in tutta Italia contro una norma che riguarda, secondo i contrari a questa vertenza, una parte del settore dei servizi ambientali e forse solo alcuni comuni. La risposta l'hanno data lavoratori e lavoratrici del comparto, con un'adesione media del 70% e picchi del 90% proprio in quei comuni e in quegli appalti che, secondo i sostenitori dell'art 177 del d.lgs. 50/2016 (codice appalti), non saranno mai interessati dall'applicazione della norma.

Noi rispondiamo che non abbiamo scioperato solo contro una norma che consideriamo sbagliata, ma contro un'idea di mercato pericolosa per tutti, la quale prevede che imprese sia pubbliche che private, assegnatarie senza gara di una determinata attività, debbano esternalizzare l'80% dei servizi e delle opere nonostante l'affidamento non sia scaduto e nonostante gli investimenti già effettuati; l'articolo 177 introduce nei confronti delle imprese inadempienti pesanti sanzioni dal 1° gennaio 2022, anche in caso di standard qualitativi ed economici ottimali.

Anche la clausola sociale, trattandosi di un nuovo rapporto di lavoro, sarebbe diversa da quella derivante da un trasferimento di ramo d'impresa: praticamente si fa il contrario di quello che si sta invocando per favorire la ripresa del nostro Paese, creando preoccupazioni anche in settori in cui la stabilità occupazionale è stata mantenuta nonostante la recente pandemia.

Più che aumentare l'efficienza per i servizi alla collettività, si vogliono destrutturare grandi imprese perdendo conseguen-

temente un valore patrimoniale dello Stato e degli enti locali, che spesso ne detengono la partecipazione. Un precedente che, se attuato, metterà in discussione anche tutte quelle imprese di servizi alla collettività che oggi pensano di non essere interessate dagli effetti del citato articolo.

Si tratta di una norma che mette in discussione legittimi affidamenti e per questo dal 2016, anno di approvazione dell'art. 177, si è sviluppato un contenzioso promosso dalle imprese

interessate e che su rinvio del Consiglio di Stato è finito in Corte costituzionale, la quale dovrebbe esprimersi il prossimo ottobre. Forse anche per questo, nonostante tutti i partiti politici in maniera trasversale abbiano proposto emendamenti per l'eliminazione o la modifica del 177, dal 2016 si continua a rinviare per decreto l'applicazione di questa norma ma nessun

Governo, nel frattempo, ha dato una risposta definitiva.

È stato detto che l'art.177 recepisce norme comunitarie (direttive Ue 23, 24 e 25/2014) ma, come rilevato anche da diversi giudici amministrativi, una norma del genere è estranea alle direttive europee, e negli altri paesi dell'Unione non esistono norme simili: lo dimostra l'esistenza e la crescita di grandi imprese pubbliche dei servizi alla collettività di Francia e Germania. La Ue ha invece riconosciuto

conforme alle proprie direttive le attuali normative italiane per l'affidamento - da parte degli enti di governo d'ambito, enti designati o individuati dalle Regioni ai sensi della legge 23 dicembre 2009, n. 191, (art. 2 comma 186-bis) - dei servizi di gestione dei rifiuti urbani, che prevedono tre tipologie: mediante procedura a evidenza pubblica, secondo le dispo-

**Non possiamo assistere inermi al tentativo di smantellamento di questi servizi, all'umiliazione delle lavoratrici e dei lavoratori**





sizioni in materia di contratti pubblici; a società mista pubblico-privata, il cui socio privato deve essere scelto con procedura ad evidenza pubblica (cosiddetta gara a doppio oggetto), secondo la normativa europea e quella relativa alle società pubbliche; in house, nel rispetto della disciplina europea, di quella in materia di contratti pubblici e di società partecipate da amministrazioni pubbliche.

Va inoltre evidenziato che l'art 177 del codice appalti contrasta i principi del codice dell'ambiente (d.lgs. 3 aprile 2006, n. 152, Parte IV), il quale, pur non fissando i limiti minimi dimensionali degli Ato (ambiti territoriali ottimali) per la gestione dei servizi d'igiene urbana, detta una serie di criteri utili per la loro delimitazione, facendo riferimento a: superamento della frammentazione gestionale; adeguate dimensioni gestionali; ottimizzazione della circolazione

di rifiuti; caratteristiche territoriali della produzione di rifiuti; delimitazioni preesistenti.

Chi sostiene che l'art. 177 recepisce direttive europee lo fa solo per giustificare l'esistenza di una norma voluta esclusivamente per frammentare le grandi gestioni in lotti più piccoli, permettendo a una imprenditoria che non vuole crescere e non sa aggregarsi di partecipare a gare a cui altrimenti non avrebbe accesso. Il 177 è un'idea folle: sull'altare del libero mercato vuole sacrificare imprese leader, che erogano servizi di qualità e hanno industrializzato il settore. Aziende, lavoratori e lavoratrici che durante la pandemia hanno garantito i servizi essenziali e questi ultimi andrebbero tutti ringraziati e non precarizzati. Imprese che hanno condiviso con il sindacato regole sugli appalti con garanzie occupazionali e applicazione dei contratti di settore, che hanno inve-

stito in tecnologia e sicurezza, tenendo lontani soggetti e capitali di dubbia provenienza o, come spesso riportato dalle notizie di cronaca, legati alla criminalità organizzata. E mentre si ragiona di Pnrr (Piano nazionale di ripresa e resilienza), di ingenti risorse a disposizione per gli investimenti sul settore ambientale a vantaggio dell'intera collettività, cosa si fa? Si mette in discussione il futuro proprio di alcuni di quei campioni nazionali che possono contribuire a concretizzarlo.

Il sindacato ha sempre chiesto norme per un mercato regolamentato dove le aziende pubbliche e private possano concorrere per le loro capacità di fare impresa, investire, innovare; ha richiesto una normativa di settore che favorisca la loro crescita dimensionale anche tramite le aggregazioni territoriali in ambiti ottimali. Invece l'art 177 propone un modello di mercato basato sulla frammentazione del settore che favorisce anche appaltatori che concorrono solo sul costo e le condizioni di lavoro, abbassando diritti tutele e qualità dei servizi offerti ai cittadini.

Non possiamo assistere inermi al tentativo di smantellamento di questi servizi, all'umiliazione delle lavoratrici e dei lavoratori: per questo abbiamo scioperato ma garantito servizi essenziali, e gli unici disagi che i cittadini continuano ad avere sono legati a scelte politiche sbagliate nella gestione dei rifiuti in alcune città, perché la politica dovrebbe favorire la crescita dimensionale e industriale di imprese pubbliche e private, invece di seguire dottrine liberiste e ideologie pseudo-ambientaliste. Chiediamo alla politica, che finora ha lasciato scorrere il tempo senza individuare una soluzione, di intervenire immediatamente per evitare il disastro economico e sociale in un settore che, nonostante la crisi, sta garantendo servizi essenziali e prosegue nel suo percorso sostenibile di sviluppo industriale in un'ottica di economia circolare, nonostante chi lo attacca con norme scellerate come l'art. 177.

# Al lavoro sul rinnovo contrattuale senza trascurare le altre vertenze



Quirino Archilletti

*Sotto la lente di Fit-Cisl ci sono al momento la vicenda Fedex-Tnt, quella di Sda Express e la trattativa con il gruppo Gavio*

**L**a Fit-Cisl c'è e chi ci conosce non ne dubita. Anche se in questo ultimo periodo abbiamo lavorato molto al rinnovo contrattuale di settore, che ci ha consentito lo scorso 18 maggio di raggiungere un importante risultato a favore di tutti gli addetti della filiera logistica, non abbiamo mai trascurato tutte le altre vertenze aziendali aperte, anzi.

Un esempio di ciò è la vicenda Fedex-Tnt. Ricordiamo che la multinazionale Fedex lo scorso gennaio ci ha informati che nel 2021 sarebbe stata implementata la fase conclusiva del processo di integrazione del corriere espresso Tnt. Tale acquisizione, avviata già nel 2016, aveva portato la multinazionale americana a rafforzarsi nel vecchio continente con non pochi problemi; infatti dall'inizio della fusione erano già emerse alcune ridondanze che portarono in Italia all'apertura di una procedura di licenziamento collettivo.

**Consideriamo assurdo che un'azienda del calibro di Fedex, non in sofferenza finanziaria, possa paventare licenziamenti ingiustificati**

Tornando ai giorni odierni, l'azienda ci ha confermato che a livello europeo si darà avvio alla preannunciata fase conclusiva dell'integrazione, la quale avrà ricadute occupazionali per circa 6mila lavoratrici e lavoratori, mentre in Italia impatterà per circa 200 dipendenti.

Come Fit-Cisl abbiamo da subito espresso tutta la nostra contrarietà, considerando assurdo che un'azienda di questo calibro, non in sofferenza finanziaria, possa paventare licenziamenti ingiustificati; unitariamente abbiamo stigmatizzato questo tipo di business e di atteggiamento teso solo al profitto e, pertanto, abbiamo richiamato l'azienda a ricercare strade alternative come la ricollocazione, anche attraverso percorsi di formazione. Al fine di evitare l'innalzamento dei livelli conflittuali, confidiamo che nelle trattative che seguiranno la multinazionale si assuma la doverosa responsabilità sociale nei confronti delle donne e degli uomini che l'hanno





resa una top player nel panorama logistico.

Inoltre, nell'ambito di questo progetto di riposizionamento sul mercato europeo e quindi per essere più competitiva e migliorare la qualità del proprio servizio, Fedex ha iniziato un percorso di internalizzazione delle attività svolte in tutti gli hub Italiani. Percorso che come organizzazione sindacale apprezziamo perché è volto a ridurre la frammentata filiera logistica con l'unica condizione che sia sempre garantita la continuità occupazionale nei territori coinvolti.

Altra difficile vertenza è quella con l'azienda Sda Express, un confronto che ha subito, purtroppo, un pericoloso decadimento negli ultimi anni. Ciò non ha consentito di affrontare compiutamente e di dare una risposta condivisa a importanti tematiche che restano ancora insolute. L'ambito operativo di Sda ha vissuto uno sviluppo straordinario nel tempo, sospinto anche dalla contingenza della pandemia, e che sembra proiettato verso un ulteriore incremento in ragione della funzione di operation company assegnata nel gruppo Poste Italiane. In questo contesto abbiamo assistito a una vera e propria evoluzione e, in alcuni casi, rivoluzione, dei processi produttivi e delle attività lavorative connesse, con una incrementata partecipazione richiesta alle lavoratrici e ai lavoratori della filiera, che con la loro attività hanno garantito i positivi risultati ottenuti.

I processi di trasformazione in atto e di forte innovazione del sistema che fa

capo a Poste Italiane e della gestione del delivery impattano decisamente sulle condizioni di lavoro delle lavoratrici e dei lavoratori della filiera, richiedendo un livello di coinvolgimento e di accrescimento professionale che non può essere sconnesso dalla partecipazione e dalla contrattazione.

Per la Fit-Cisl, affinché i cambiamenti non si traducano esclusivamente in termini di incremento dei ritmi e dei carichi di lavoro, occorre affrontare la tematica complessivamente anche con la contrattazione di secondo livello per dare risposte positive alle istanze del lavoro, a partire dal personale dipendente direttamente da Sda e da società che operano in appalto o che effettuano il trasporto delle merci, le consegne ai clienti o i ritiri. Pertanto sulla base di queste considerazioni, unitariamente alle altre organizzazioni sindacali confederali, lo scorso maggio abbiamo presentato all'azienda una piattaforma contenente molte tematiche che partano dalla definizione delle relazioni sindacali per arrivare alla sicurezza nei luoghi di lavoro, passando per tante altre questioni come la formazione, lo smart working, il premio di risultato, la clausola sociale e via elencando. Nell'ambito di un modello di relazioni industriali partecipativo, il nostro intento è quello di ricomporre la filiera per definire regole e trattamenti uniformi e condivisi, ma se registreremo ancora una volta atteggiamenti dilatori e provocatori ci vedremo costretti a rivendicare il coinvolgimento diretto della committente Poste Italiane e a mettere in campo tutte le azioni necessarie tese

a ripristinare le corrette relazioni.

Anche nel mondo dell'autotrasporto continuano a esserci criticità, rafforzate dagli impatti della pandemia, che ci impongono riflessioni e ragionamenti complessivi, in particolar modo nelle dinamiche delle gare di appalto al massimo ribasso che le grandi committenze attuano. La riprova sono le trattative in corso con il gruppo Gavio spa filiera del trasporto dei prodotti petroliferi, il quale già sofferente dei cali dei volumi dei carburanti generato dal Covid-19, si è ritrovato con la perdita di due grandi appalti, Eni e Q8, vinti da imprese che applicano tariffe più vantaggiose, e quindi sempre più fuori mercato. Come Fit-Cisl non vogliamo entrare nel merito della guerra delle tariffe degli appalti, ma siamo convinti che c'è l'urgente necessità di regolamentare ulteriormente questo settore; i fenomeni distortivi di dumping che il mercato incontrollato genera hanno ricadute importanti, come il rischio della qualità e della continuità occupazionale o piuttosto la continua ricerca del profitto a danno dei livelli di sicurezza, che in un settore come il trasporto delle benzine deve essere garantito sempre, anche oltre gli standard legislativi. La Fit-Cisl è consapevole che l'evoluzione del mercato impone la ricerca di misure alternative per tutelare i livelli occupazionali e conseguentemente le imprese virtuose, pertanto con responsabilità nei confronti dei nostri associati e comunque di tutte le lavoratrici e di tutti i lavoratori, unitariamente abbiamo proposto all'azienda un percorso teso a ricercare il giusto equilibrio al fine di contemperare le esigenze di entrambi.

Queste sono solo alcune delle tante vertenze di cui ci stiamo occupando e il nostro impegno è incessante e alla luce del sole. Resta invece il dubbio che non tutte le parti in causa abbiano chiara la posta in gioco, ovvero uno sviluppo ordinato del settore che a sua volta sostenga la crescita economica nazionale. Non possiamo permetterci errori e come Fit-Cisl intendiamo vigilare in questo senso.

# Gare sulla continuità territoriale. Ultimi aggiornamenti sulla clausola sociale



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

*Non se ne fa cenno per la linea Civitavecchia-Arbatax-Cagliari. L'analisi sugli altri bandi per l'assegnazione del servizio di trasporto marittimo*

**L**a continuità territoriale è un diritto costituzionale di chi abita sulle isole, ma tale diritto deve essere attuato da chi di dovere conciliandolo con quelli delle lavoratrici e dei lavoratori. Questo il sindacato lo sa bene. E tuttavia sembra che qualcuno si sia dimenticato di questa verità puramente democratica, ma da parte nostra non intendiamo tacerla.

I servizi che garantiscono la continuità territoriale marittima nel nostro Paese si distinguono tra: collegamenti di interesse nazionale, disciplinati da convenzioni tra il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili e l'impresa aggiudicataria (servizio pubblico effettuato tra le isole maggiori e la penisola o tra le isole minori ed una regione diversa situata sulla penisola) e collegamenti infra-regionali disciplinati con accordi con le Regioni.

Come noto, la disciplina generale del regime di continuità territoriale di interesse nazionale è stata intrecciata nella normativa nazionale con le vicende legate alla società Tirrenia-Cin, fino a poco tempo fa titolare della convenzione relativa ai servizi di continuità territoriale (n. 54/2012), stipulata il 18 luglio 2012 con la stessa società e prorogata con il decreto legge n. 34 del 2020 al 18 luglio 2020 e fino alla conclusione delle procedure di gara, che saranno espletate in base alle norme dell'Unione europea.

Il complesso iter di assegnazione dei servizi di trasporto marittimo si è sviluppato in ben quattro macro-fasi: 1) quella propedeutica di verifica del mercato da parte del Mims; 2) la procedura di imposizione di obblighi di servizio pubblico; 3) la fase di gara per l'assegnazione in esclusiva del servizio; 4) quella di stipula della convenzione e gestione della stessa nella fase esecutiva. Alle battute finali di questo percorso e a seguito dell'analisi del mercato dei traffici dell'Art (Autorità di regolazione dei trasporti), i collegamenti Livorno-Cagliari, Brindisi-Catania, Genova-Olbia-Arbatax e Napoli-Palermo sono stati liberalizzati poiché sono cessate le condizioni di fallimento di mercato che giustificavano l'intervento pubblico; per la tratta Civitavecchia-Olbia è stata avviata una manifestazione di interesse per obblighi di servizio pubblico

“orizzontali”, ovvero che abbiano un'effettiva regolarità mentre per le cinque tratte Napoli-Cagliari, Palermo-Cagliari, Genova- Porto Torres (invernale), Civitavecchia-Cagliari-Arbatax e Termoli-Tremeti è stato previsto un contratto di servizio da affidare con gara.

Tra le gare, una casella che va a buon fine senza particolari difficoltà è quella relativa alla rotta Napoli-Cagliari-Palermo assegnata a Grimaldi. Per tale tratta la gara prevede 33,6 milioni di euro di sovvenzione per 5 anni di servizio da effettuarsi con un ro-pax di non più di 20 anni, capace di trasportare 650 passeggeri (400 in cabina) e 1.500 metri lineari di carico (o 530 veicoli), oltre a 672mila euro di premialità e 3,3 milioni di euro per un'eventuale proroga tecnica. Grimaldi si è aggiudicata la gara con un ribasso del 18,36% sulla sovvenzione, che quindi si riduce a 27,4 milioni di euro.

**Nell'espletamento delle gare vanno garantiti l'inserimento della clausola sociale e la sua applicazione in toto da parte delle imprese aggiudicatrici**

Per quanto riguarda poi la tratta Civitavecchia-Olbia, il Mims ha autorizzato con decreto lo svolgimento del servizio in alta stagione da parte delle tre compagnie Cin – Compagnia italiana di navigazione, Grimaldi, Gnv – Grandi navi veloci, che opereranno congiuntamente in base a un “piano congiunto” che adotteranno fra l'ottobre 2021 e il maggio 2023. Quanto a Cin, titolare uscente della convenzione, il decreto del Mims spiega come il dicastero abbia provveduto a verificare la regolarità fiscale della compagnia e il casellario giudiziale “dei componenti della società”, nulla ostando al rilascio dell'autorizzazione. Resta ora da capire come le vicende legate al Tribunale di Milano e alla procedura concorsuale, possano andare a modificare le condizioni del piano congiunto.

Al contrario del bando di gara relativo al collegamento fra Civitavecchia e Olbia, per quello relativo alla tratta Genova-Porto Torres è invece un tutti contro tutti. Per il tragitto di circa 428 miglia nautiche, i cui costi operativi stimati per l'intera durata della concessione sono complessivamente pari a 109.529.434,64 euro, Invitalia, l'agenzia che ha curato la gara per conto del Mims, ha infatti escluso dalla procedura, in una prima fase, sia Tirrenia-Cin che Gnv, mettendo nuovamente a bando il collegamento marittimo e stabilendo la nuova gara

da circa 30,2 milioni di euro per una durata di 60 mesi, limitatamente al periodo 1 ottobre-31 maggio di ciascuno degli anni dal 2021 al 2026; per partecipare le domande dovranno essere presentate entro il 23 agosto alle 17.

Per la linea Civitavecchia-Arbatax-Cagliari Il Ministero ha invece individuato una soluzione-ponte dopo che la relativa gara per l'affidamento nei prossimi 5 anni si è chiusa con un nulla di fatto e dopo che Tirrenia ha sospeso le prenotazioni sul sito web della tratta. Tale soluzione, della durata di sei mesi tra il 15 luglio 2021 e il 14 gennaio 2022, prevede che il servizio sarà operato da una sola unità che dovrà effettuare il collegamento tra Civitavecchia e Cagliari con frequenza tri-settimanale (con

la rotta Termoli-Tremiti, si tratta di un bando triennale che prevede una sovvenzione di 12,9 milioni di euro con eventuale proroga semestrale per 2,1 milioni e 250mila di premialità che fissa frequenze minime - più elevate in alta stagione - da operarsi con un ro-pax di non oltre 25 anni di età, capace di trasportare 500 passeggeri e 50 metri lineari di carico (o 50 auto). In particolare la compagnia Nlg si è impegnata ad operare a partire da luglio alle condizioni previste dal bando e dal disciplinare di gara, che tra le altre cose prevede all'art 23 la clausola sociale che garantisce i livelli occupazionali, l'applicazione del contratto collettivo nazionale di lavoro e un nuovo integrativo e, conseguentemente, tutte le tutele necessarie del reddito delle lavoratrici e dei lavoratori.

clausola sociale serve urgentemente avviare un confronto con le stesse attraverso una regia ministeriale, soprattutto in virtù di quanto sta succedendo in questi giorni ove le due aziende aggiudicatrici delle gare non hanno dato applicazione a quanto previsto dal bando di gara relativamente all'art. 23 del disciplinare.

In riferimento a queste difformità circa il rispetto degli obblighi previsti nei confronti dei lavoratori dipendenti, abbiamo sollecitato al Mims la ripresa del confronto con la partecipazione delle aziende, come concordato nell'incontro del 3 giugno scorso alla presenza di Maria Teresa Di Matteo, Vicecapo di gabinetto del Ministero. Serve quindi riporre molta attenzione a tutte le procedure di gara e alla loro applicazione e per questo la Fit-Cisl farà quanto possibile per far sì che i processi si concludano nel migliore dei modi per i marittimi interessati.

In questa direzione va il nostro ultimo intervento con la società Nlg, alla quale abbiamo chiesto un accordo che contemplasse l'art. 23 del disciplinare di gara e lo stesso art. 11 del contratto di servizio, affinché i lavoratori già alle dipendenze del gestore uscente sulla medesima tratta venissero trasferiti senza soluzione di continuità e soprattutto a parità di tipologia di contratto di arruolamento (CrI/Tp) e cioè nel pieno rispetto della specifica clausola sociale. Laddove apposite voci economiche espresse nel bando di gara erano state previste a compensazione del costo del personale, abbiamo infatti chiesto una lettera di assunzione che garantisca la collocazione nello stesso turno di quello di provenienza, oltre a tutto quanto previsto per legge e diritti acquisti.

Anche in questo caso come negli altri ribadiamo la nostra disponibilità a realizzare accordi nazionali, ma anche un accordo integrativo attraverso le strutture territoriali per regolamentare le condizioni atte a garantire i medesimi trattamenti economici vigenti con il gestore uscente.

almeno due approdi intermedi ad Arbatax distanziati di almeno due giorni) con navi di età non superiore a 30 anni che dovrà poter trasportare non meno di 600 persone, di cui 300 in cuccetta, nonché avere capacità di carico di 820 metri lineari di corsia (per mezzi pesanti), potendo accogliere inoltre ulteriori 46 autovetture. Il Ministero ipotizza ora un importo pari a circa 9,847 milioni con tariffe invariate per i passeggeri. In particolare si segnala in questo caso l'assenza di qualunque cenno alla clausola sociale.

Nel caso della gara aggiudicatasi da Nlg, Navigazione libera del golfo, per

Come Fit-Cisl continuiamo a ribadire che, a prescindere dalla compagnia affidataria, nell'espletamento delle gare vanno garantiti l'inserimento della clausola sociale e la sua applicazione in toto da parte delle imprese aggiudicatrici, al fine di dare piena garanzia delle tutele occupazionali e del reddito delle lavoratrici e dei lavoratori attraverso l'applicazione del contratto collettivo nazionale di lavoro e di quello di secondo livello, con il mantenimento delle condizioni salariali in essere.

In questa fase di aggiudicazione gare e di presa servizio delle nuove aziende, a garanzia della piena applicazione della



# La portualità tra criticità, difficoltà e inadempienze



Antonino Napoli

*La Fit-Cisl punta su formazione, informazione e aggiornati adeguamenti normativi per un settore in cui il lavoro è sempre più usurante*

**L**a nostra portualità vive momenti di grande difficoltà. Servono grande attenzione politica e un'immediata inversione di marcia per tentare di stare dietro ai continui cambiamenti che attraversano il settore.

Innanzitutto, la continua evoluzione delle operazioni e dei servizi portuali richiede continui aggiornamenti normativi circa i pericoli che gli addetti corrono durante lo svolgimento delle operazioni. Abbiamo assistito negli ultimi mesi, ma non solo, a incidenti che purtroppo hanno avuto in alcuni casi esito mortale. Da tempo ormai chiediamo l'aggiornamento del d.lgs. 272/99, cioè della normativa dedicata al settore che risponde al bisogno di assicurare nel miglior modo possibile la tutela della salute e la prevenzione degli infortuni e delle malattie professionali dei portuali. La specialità della disciplina consente, infatti, di determinare gli obblighi e le responsabilità specifiche dei datori di lavoro e dei lavoratori in relazione alla valutazione dei rischi specifici. Permette, inoltre, di definire criteri relativi all'organizzazione del sistema di prevenzione e protezione della salute e della sicurezza più idonei alla tutela dei portuali stessi. Queste sono solo alcune delle ragioni che ci hanno spinto nel '99, e ci motivano tutt'ora, a non abbandonare la strada della normativa speciale nell'ambito della sicurezza portuale in favore del suo inserimento nella disciplina generale costituita dal d.lgs. n. 81/08 che è, come noto, il testo unico in materia di salute e sicurezza nei luoghi di lavoro. Riteniamo fondamentale, però, che la stessa venga adeguata ai bisogni generati dai continui cambiamenti che il settore vive, visto che una norma che non subisce aggiornamenti da più di vent'anni non può, sicuramente, essere ritenuta più efficace.

Come Fit-Cisl, abbiamo voluto lanciare una campagna straordinaria che ci vede impegnati, insieme alle altre organizzazioni sindacali e alle associazioni datoriali, in un percorso di rilancio dei temi attinenti alla salute e la sicurezza nei luoghi di lavoro e che impegna le parti nell'istituzione di una gior-

nata nazionale dedicata da celebrare nei porti. Si tratta per noi di un obiettivo importantissimo a cui non siamo disposti a rinunciare. Chi conosce la nostra Federazione sa che crediamo molto nella formazione, ma anche nell'informazione e che riteniamo che temi importanti come quello della sicurezza debbano restare tra gli obiettivi primari di ogni azienda.

**È inaccettabile che ai portuali, che svolgono il proprio lavoro 365 giorni l'anno in turni che coprono tutte le 24 ore e in ambienti assai difficili e pericolosi, ancora oggi non si dia il giusto riconoscimento considerando il loro impiego tra le categorie cosiddette particolarmente usuranti**

Altra questione importantissima, e che negli ultimi vent'anni ha generato innumerevoli lotte in banchina, è quella dell'autoproduzione. Si tratta di un fenomeno che negli ultimi anni ha fatto registrare decine di ricorsi in tutta Italia, generando continue tensioni tra portuali, marittimi e armatori. Grazie al nostro incessante impegno abbiamo ottenuto l'emanazione dell'emendamento 199bis del decreto Rilancio che ha messo fine alla pratica scorretta dell'autoproduzione. O almeno così ci si augurava. Infatti, ancora oggi, a distanza di circa un anno, siamo in attesa del decreto attuativo che, secondo quanto disposto dalla stessa norma, doveva essere emanato

del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili entro 30 giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione, ossia la 17 luglio 2020 n. 77. Ma cosa impedisce allora di mettere fine a questa grande disputa? Come Fit-Cisl continueremo a chiedere l'emanazione del decreto attuativo, che detterebbe finalmente le regole per lo svolgimento del servizio in autoproduzione, salvaguardando non solo la sicurezza di lavoratrici e lavoratori, ma anche i tanti posti di lavoro che in caso contrario andrebbero persi.

Anche il riconoscimento della categoria tra coloro che svolgono lavori particolarmente usuranti è una battaglia che da sempre come Federazione portiamo avanti e che non intendiamo abbandonare, neppure per un istante. È inaccettabile che ai portuali, che svolgono il proprio lavoro 365 giorni l'anno in turni che coprono tutte le 24 ore e in ambienti assai difficili e pericolosi, ancora oggi non si dia il giusto riconoscimento considerando il loro impiego tra le categorie cosiddette particolarmente usuranti. Recita infatti la norma di legge che ai sensi di quanto disposto dall'art. 1, comma 1, del

d.lgs. 11 agosto 1993 n. 374 «sono considerati lavori particolarmente usuranti quelli per il cui svolgimento è richiesto un impegno psicofisico particolarmente intenso e continuativo, condizionato da fattori che non possono essere prevenuti con misure idonee». Lavorare nelle stive delle navi, su una gru, sospesi nel vuoto a 14-15 metri di altezza per rizzare o derizzare dei container, talvolta in condizioni meteo molto difficili, non è forse usurante? È tempo che i portuali

stema portuale che hanno redatto tale piano, contrariamente ad altre che non hanno ancora neppure avviato il procedimento. Tuttavia, così come possiamo leggere nella previsione normativa, lo stesso risulta fondamentale al fine di delineare il reale fabbisogno di un porto, prevedendo anche momenti di riqualificazione, che si rendono necessari anche per far fronte ai sempre nuovi sistemi di automazione che compaiono nei nostri siti.

sto dall'articolo 11-ter "Conferenza nazionale di coordinamento delle Adsp". Essa, che è istituita presso il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili e che vede la presenza di tutte le autorità portuali, ha il compito di coordinare e armonizzare, a livello nazionale, le scelte strategiche che attengono i grandi investimenti infrastrutturali e quelle di pianificazione urbanistica in ambito portuale, le strategie di attuazione delle politiche concessorie del demanio marittimo e quelle di marketing e promozione sui mercati internazionali del sistema portuale nazionale, operando, altresì, la verifica dei piani di sviluppo portuale attraverso specifiche relazioni predisposte dalle singole autorità di sistema portuale. A tale conferenza avrebbero dovuto partecipare i rappresentanti delle organizzazioni sindacali, cosa che a oggi non ha ancora trovato riscontro.



si vedano riconosciuto ciò che svolgono con grande dedizione e tanta professionalità. Con il rinnovo del contratto collettivo nazionale di lavoro abbiamo istituito il fondo di categoria per l'incentivazione all'esodo, che sicuramente darà un po' di respiro ai portuali, ma il riconoscimento tra le lavorazioni particolarmente usuranti rimane, per la nostra organizzazione, un obiettivo di vitale importanza per riconoscere quello che è un dato di fatto, tutelare le lavoratrici e i lavoratori, restituire linfa vitale alla portualità e creare, in questo momento di grande difficoltà per il nostro Paese, nuove opportunità di lavoro.

Andando avanti nella disamina emerge la mancata realizzazione, in parte, di quanto previsto nell'ultima riforma del lavoro portuale, come ad esempio il piano dell'organico del porto. In giro per l'Italia registriamo infatti situazioni diverse: sono molte le autorità di si-

C'è da evidenziare inoltre che alcune autorità, nonostante si siano impegnate per la realizzazione del documento strategico, non hanno nello stesso modo avviato percorsi formativi finalizzati alla riqualificazione delle maestranze portuali, finalizzati a far fronte alle nuove lavorazioni che si affacciano nella portualità italiana. Bisogna allora capire se tutte le parti del settore hanno compreso che è necessario farsi trovare sempre pronti. Abbiamo sempre ritenuto la formazione il primo e indiscutibile elemento di contrasto alla disoccupazione: ecco perché riteniamo che tutte le Adsp debbano dare piena realizzazione alle previsioni contenute nella norma che ha riorganizzato la nostra portualità.

Ma non basta: un'ulteriore previsione fondamentale contenuta nella riforma portuale e ancora ad oggi non applicata in tutto o in parte è quanto previ-

Il poter fornire il nostro contributo, in un organismo così importante e strategico per la nostra portualità, è una cosa a cui non possiamo assolutamente rinunciare. Riteniamo fondamentale che la riforma portuale, strategica per il sistema Paese, debba trovare la sua piena applicazione in ogni sua forma. Per questo continueremo a chiedere l'applicazione delle norme nella loro interezza. Uno dei nostri obiettivi principali, infatti, è e resta la tutela delle lavoratrici e dei lavoratori in ogni modo e in tutte le sedi.

In sintesi, c'è ancora molto da fare per la portualità e i portuali italiani, soprattutto se si vogliono sfruttare fino in fondo le opportunità preziose offerte dall'Europa, a partire dal Piano nazionale di ripresa e resilienza. Le intenzioni sono importanti ma i fatti lo sono di più: il settore ha grandissime potenzialità di sviluppo, ma che sia ordinato, altrimenti sarà effimero. Come sindacato continueremo a dare il massimo avendo chiaro in testa questo punto dirimente.

# Anas, bene l'approvazione di Corte dei Conti alla gestione finanziaria 2019



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

*La Fit-Cisl rimarca due temi: la sicurezza dell'infrastruttura e la necessità di assumere nuovo personale*

Come noto, il 2019 è stato un anno che ha risentito della mancata crescita economica a livello mondiale. Nonostante ciò, dalla relazione sulla gestione finanziaria per l'esercizio 2019, approvata dalla Sezione di controllo sugli enti della Corte dei Conti con delibera n. 32/2021, emerge per Anas un esercizio finanziario che ha visto la società rilanciarsi nel ruolo di player nazionale di infrastrutture e mobilità al servizio del pubblico. Nel 2019 sono stati pubblicati bandi di gara relativi ad appalti di lavori, forniture e servizi per un importo complessivo a base d'appalto di 4,65 miliardi di euro, registrando così un incremento, rispetto al 2018, dell'importo posto a base di gara prossimo al 66 %.

Il raggiungimento di tali risultati è dovuto anche al riassetto organizzativo della società, sia per quanto riguarda la Direzione generale, oggetto di profonda revisione mediante la razionalizzazione di strutture centrali, sia per le strutture territoriali che sono diventate 16 in luogo delle farraginose 8 precedenti macroaree, garantendo così una migliore funzionalità gestionale e un maggiore presidio del territorio.

Al 31 dicembre 2019 la consistenza numerica del personale ammontava a 6.582 dipendenti e il costo complessivo del personale è stato pari a 422,64 milioni di euro, con un incremento del 5,7 per cento rispetto all'esercizio precedente.

Il 10 dicembre 2019 è stato sottoscritto il rinnovo del contratto collettivo nazionale di lavoro per i dipendenti del gruppo Anas, valido per il triennio 2019-2021, e nella seconda metà di marzo 2020, a seguito dell'evoluzione della pandemia da Covid-19, sono state intraprese una serie di azioni volte a gestire l'emergenza, tra le quali l'attivazione dello smart working per gran parte dei dipendenti. Nonostante ciò la società Anas, pur avendo avviato il positivo processo di aggiornamento del contratto di programma, che consente di far partire gli investimenti previsti, il cui volume complessivo ammonta a 36 miliardi di euro, ha registrato ritardi nella fase operativa. Infatti, lo scostamento tra la previsione di produzione prevista dal Contratto di programma per l'anno 2019 e il consuntivo 2019 è pari a -27,5%, evidenziando quindi una notevole variazione negativa

in termini di investimenti in nuove opere pari a -41%.

La Sezione di controllo della Corte dei Conti ha evidenziato inoltre una positiva evoluzione del processo di sorveglianza, facendo registrare risultati soddisfacenti sia nelle ispezioni ricorrenti che in quelle principali. A conferma di ciò, e relativamente alle ispezioni trimestrali, nel terzo trimestre 2020 è stata raggiunta la copertura del 100% delle ispezioni in quasi tutte le strutture territoriali. Le ispezioni principali, inoltre, nel corso del 2020, hanno raggiunto il numero complessivo di 8.285, aumentando di 4.399 quelle registrate nel 2019.

**La Sezione di controllo della Corte dei Conti ha evidenziato inoltre una positiva evoluzione del processo di sorveglianza, facendo registrare risultati soddisfacenti sia nelle ispezioni ricorrenti che in quelle principali**

Rileva inoltre un perfezionamento dei sistemi di monitoraggio digitale di ponti e viadotti, che ha consentito ad Anas di migliorare le performance per la sicurezza e il mantenimento del patrimonio infrastrutturale in gestione – tema, quello della sicurezza, che ci è molto caro e su cui non ci

stanchiamo mai di insistere.

Si riporta infine un inciso della relazione della Corte dei Conti in merito al bilancio: «Riguardo al bilancio di esercizio, esso si chiude con una perdita di 71.136.509 euro che l'assemblea ha deliberato di portare a nuovo. Tale risultato negativo, non imputabile alla gestione caratteristica che, sebbene presenti un decremento di 29,69 milioni di euro rispetto all'anno precedente, evidenzia un saldo positivo di 128,07 milioni, viene completamente eroso dagli ammortamenti e svalutazioni per un valore netto di -153 milioni».

Come Fit-Cisl esprimiamo soddisfazione per il giudizio della Corte dei Conti, che conferma come Anas sia un'azienda sana, e ciò è sicuramente merito anche del lavoro del sindacato, che ha svolto sempre svolto la sua parte con cura e dedizione a vantaggio non solo delle lavoratrici e dei lavoratori ma appunto della stessa società. Per noi resta la nota negativa della consistenza del personale che, non ci stanchiamo di ripeterlo, è insufficiente per monitorare e sviluppare al meglio la rete stradale e autostradale gestita da Anas. Nuove assunzioni sono più che mai urgenti anche per gestire al meglio i fondi europei in arrivo grazie al Piano nazionale di ripresa e resilienza.

# Pnrr, il rilancio passa attraverso un approccio intergenerazionale



Osvaldo Marinig

*Un punto importante sarebbe cambiare la mobilità pubblica per favorire l'autonomia degli anziani e dei disabili con ricadute benefiche sull'economia*

La moda del momento è di discettare su come spendere i denari del Pnrr (Piano nazionale di ripresa e resilienza) la traduzione italiana dell'europeo Ngeu (NextGenerationEu) senza, forse, tenere presente che si tratta di uno strumento temporaneo per riparare i danni economici e sociali causati dalla pandemia e non proprio un piano di prospettiva di più lungo termine.

Dato che il Ngeu intende promuovere una robusta ripresa dell'economia europea all'insegna della transizione ecologica, della digitalizzazione, della competitività, della formazione e dell'inclusione sociale, territoriale e di genere, varrebbe anche la pena chiedersi cosa si sia inteso per "next generation", dato che i soldi dovrebbero essere spesi nell'arco di soli cinque anni.

La Commissione europea, con un comportamento dettato dall'urgenza dovuta alla crisi pandemica, da un lato spinge i Paesi membri ad affrettare il recupero del Pil perso nel 2020, dall'altro li mette in guardia sulla condotta che dovranno tenere già nel 2023 quando si prevede che verrà meno la sospensione del patto di stabilità sui conti pubblici.

Con tali presupposti, i progetti per la spesa dei fondi del Pnrr, forse, dovrebbero riguardare un po' al di là del quinquennio 2021-26 e tenere conto anche di altri fattori come, ad esempio, del cambiamento demografico in atto in tutta Europa. Giova ricordare che i fondi per il Pnrr deriveranno da prestiti che saranno chiesti ai famigerati mercati finanziari, i quali sono occhiuti, sempre molto attenti agli scenari di lungo periodo che possono impattare sulla sostenibilità dei debiti pubblici, dato che quello che verrà speso nell'immediato dovrà essere restituito con interessi con varie scadenze e al massimo entro il 2058. Gli obiettivi del Pnrr, così come concepito, avranno ricadute anche sulla "current generation" e non solo sulla "next".

Chi è chiamato a progettare il futuro dovrebbe tenere conto che dal 2012 il numero di decessi nell'Ue-27 ha superato il numero di nascite. Ciò significa che, senza una migrazione netta positiva, la popolazione europea avrebbe già iniziato a ridursi. Le proiezioni mostrano che la dimensione della popolazione totale europea rimarrà piuttosto stabile per i prossimi due decenni e poi inizierà a diminuire: raggiungerà un plateau

di circa 449 milioni di persone prima del 2025 e poi calerà progressivamente dopo il 2030 a 424 milioni entro il 2070, una riduzione del 5% in 50 anni.

Ovviamente si prevede anche il suo invecchiamento. Parliamo di una delle tendenze demografiche e sociali più significative del XXI secolo e interessa quasi tutti i paesi del mondo. Nel contesto dell'invecchiamento dei "baby boomers", del calo dei tassi di fertilità e dell'aumento dell'aspettativa di vita, gli anziani stanno arrivando a rappresentare una quota proporzionalmente maggiore della popolazione totale. Questa tendenza globale dovrebbe essere particolarmente pronunciata nell'Ue. Si prevede che tra il 2010 e il 2060 la percentuale di persone di età pari o superiore a 65 anni raddoppierà, passando dal 16% al 29% della popolazione totale dei paesi membri della Ue, fino a rappresentare circa 160 milioni di individui nel 2060 (e i prestiti del Pnrr dovranno essere restituiti almeno due anni prima). Sebbene l'aumento degli anni di vita in buona salute sia un risultato positivo dello sviluppo sociale, l'invecchiamento della popolazione ha importanti implicazioni per la società, che dovrebbero essere affrontate in modo tempestivo.

Va, inoltre, tenuto conto che la maggior parte delle regioni europee che registrano un rapido declino della popolazione tendono ad avere un Pil pro capite relativamente basso e che circa 31 milioni di persone, ovvero il 7% della popolazione dell'Ue, vivono in una regione che affronta la duplice sfida del rapido declino della popolazione e del basso Pil pro capite. Ecco il motivo per cui andrebbero fatte, da subito, più approfondite riflessioni su come utilizzare al meglio i denari del Pnrr, visto che se non cambierà l'atteggiamento dei cosiddetti paesi frugali si tornerà presto alle famigerate politiche europee di austerità, che mal si conciliano con lo sviluppo della socialità e della coesione intergenerazionale.

L'idea proposta è quella di provare a utilizzare la spesa per il Pnrr per dare risposte a tutte le generazioni, non solo alla mitica e non ben definita "next generation". Una leva potrebbe essere quella intergenerazionale. Nel 2020, infatti, il risparmio degli italiani è aumentato di ben 85 miliardi di euro, tutti finiti sui conti correnti, la maggior parte dei quali afferisce alle fasce di età più elevate. L'opportunità per una svolta potrebbe essere colta traendo spunto da quanto riportato nel

Libro Verde sull'invecchiamento della popolazione di recente pubblicato dalla Commissione Ue e dall'accordo quadro autonomo europeo sull'invecchiamento attivo e l'approccio intergenerazionale, firmato dalle parti sociali europee l'8 marzo 2017. Il tema è sicuramente vasto, ma evidenziamo ciò che potrebbe essere fatto nell'ambito delle infrastrutture e dei trasporti.

L'attuale sistema delle infrastrutture del trasporto in Italia sconta carenze e ritardi che hanno effetti significativi sul potenziale di crescita e sulla competitività del Paese. Tale debolezza è acuita dal permanere di forti divari territoriali (non solo fra nord e sud, ma anche tra aree urbane e zone interne e rurali), che rappresentano un forte ostacolo alla convergenza socio-economica e determinano livelli di qualità dei servizi di trasporto molto difforni sul territorio e limitano di fatto le possibilità di movimento delle persone, lasciando intere comunità isolate.

Già da ora potrebbe essere utile progettare interventi di raccordo per mettere a fattor comune le risorse previste dalle missioni 3 e 5 del Pnrr, ovvero per il miglioramento delle infrastrutture per una mobilità sostenibile e per l'incremento della coesione sociale e territoriale. Il piano italiano dovrebbe rafforzare la coesione e ridurre le disparità tra i territori affrontando sfide generali come quelle legate alle disuguaglianze di genere e di reddito e alle tendenze demografiche.

Attualmente ci sono pochi progetti per una rivisitazione del sistema del trasporto pubblico e l'offerta di servizi di spostamento collettivo adattati, alternativi e assistiti. La maggior parte di essi sono sporadicamente promossi dalle Regioni più attente al tema, ma comunque privi di un raccordo di respiro nazionale. Inoltre, quasi tutti riguardano il trasporto privato e quasi nessuno quello collettivo\pubblico. L'Italia presenta ancora notevoli ritardi e vulnerabilità, dato che ha il numero di autovetture ogni mille abitanti più alto tra i principali Stati europei e una delle flotte di autoveicoli

più vecchie dell'Europa occidentale e l'estensione della rete ferroviaria in rapporto alla popolazione è la più bassa tra i principali paesi europei.

Per vincere la sfida occorrerebbe puntare su progetti che raccordino le proposte per un "invecchiamento attivo" prevedendo adattamenti tangibili delle infrastrutture e dei mezzi di trasporto in modo da favorire l'indipendenza degli anziani nella loro vita quotidiana. I cambiamenti dovrebbero prevedere: miglioramenti della pianificazione urbana, rivisitazione delle infrastrutture locali, modifiche ai mezzi di trasporto tali da consentire di trasportare ausili alla deambulazione. Un esempio virtuoso è il

**I progetti comuni di investimento del Pnrr non dovrebbero riguardare solo le infrastrutture di interesse nazionale, ma dovrebbero essere funzionali per una integrazione con quelle comunali per il trasporto locale**

trasporto delle biciclette sui treni, dove sono stati riadattati spazi per accoglierle, incrementando una mobilità dolce. Adeguati investimenti infrastrutturali per gli anziani rivestono importanza non solo per gli "over 65" ma per tutte le coorti di età: ci sarebbe meno necessità di prestare sostegni e aiuti migliorando l'autonomia. Favorire l'autonomia degli anziani offrirebbe dei vantaggi sia per l'economia, dato che al momento risultano essere le persone dotate di maggiore capacità di spesa (servirebbe migliorare lo sfruttamento della cosiddetta "grey economy"), che per il miglioramento dei rapporti tra generazioni. Si incoraggerebbe la coesione sociale in un mondo sempre più orientato all'individualismo e all'egoismo.

Tale riprogettazione aiuterebbe anche le persone con disabilità di tutte le età. Stando ai dati del 2019, in Italia

le persone con disabilità – ovvero che soffrono a causa di problemi di salute e di gravi limitazioni che impediscono loro di svolgere attività abituali – sono 3 milioni e 150 mila, pari a circa il 5 per cento della popolazione. Oltre ai fattori economici ci sono carenze infrastrutturali che incidono negativamente sulla vita delle persone disabili in Italia, proprio a partire dalla difficoltà di spostamento. Solo il 14,4 per cento delle persone con disabilità si sposta con i mezzi pubblici urbani, contro il 25,5 per cento del resto della popolazione.

I progetti comuni di investimento del Pnrr non dovrebbero riguardare solo le infrastrutture di interesse nazionale, ma dovrebbero essere funzionali per una integrazione con quelle comunali per il trasporto locale, in modo da favorire sia l'uso delle ferrovie che una maggiore integrazione delle diverse modalità di trasporto per contribuire alla decarbonizzazione, tenuto conto che le aree rurali e a bassa densità di popolazione forniscono generalmente meno servizi, spesso frammentati e non del tutto adeguati alle esigenze delle persone anziane e dei disabili.

Auspichiamo che la necessità di spendere velocemente i denari del Pnrr non obnubili i decisori politici e le stazioni appaltanti costringendoli a una visione miope, di breve durata, che traguarda solo l'immediata realizzazione dell'opera ritenendole più dei fini e che dei mezzi per il raggiungimento di un bene comune in una più ampia prospettiva temporale.

L'auspicio è che, come i fondi per il Ngeu sono diventati, di fatto, il primo nucleo di condivisione del debito pubblico a livello europeo, la spinta a una progettazione di opere integrate che traguardino oltre il 2026 possa diventare il primo nucleo di una effettiva coesione intergenerazionale di livello sia nazionale che europeo.

# Pnrr: come favorire l'occupazione femminile nei trasporti?



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

*Le proposte della Fit-Cisl sui bandi per ridurre il divario di genere, in particolare in riferimento agli standard di quantità e qualità del lavoro*

**L**a “buona” notizia è che in Italia il tasso di donne impiegate nel settore dei trasporti è quasi pari alla media europea (21,9% vs 22%). La “cattiva” notizia è che il tasso di disparità medio elaborato dall'Istat si è attestato per il 2019 al 56,3% nel settore trasporto e magazzinaggio, laddove viene considerato rilevante se supera il 25%. Insomma, c'è ancora moltissimo lavoro da fare in questa direzione.

Il tema dell'occupazione femminile, di conseguenza, non poteva non riguardare anche uno dei contenuti del Pnrr. Nello specifico, l'approccio utilizzato nel d.l. n. 77/21 all'art. 47 mostra un'attenzione particolare, in tema di procedure relative ai contratti pubblici, alle pari opportunità e nello specifico al sostegno all'occupazione femminile prevedendo un sistema di requisiti necessari, premianti e sanzionatorio. In sostanza è prevista come requisito di partecipazione, a pena di esclusione, la produzione del rapporto sulla situazione del personale (art. 46 d.lgs. n.198/2006-Codice delle pari opportunità) al momento della presentazione della domanda di partecipazione o dell'offerta. Il nuovo decreto dispone che le stazioni appaltanti inseriscano nei bandi di gara, negli avvisi e negli inviti specifiche clausole dirette all'inserimento, come requisiti necessari e come ulteriori presupposti premiali dell'offerta, di criteri orientati a promuovere l'imprenditoria giovanile, la parità di genere e l'assunzione di giovani under 36 e donne; Il contratto di appalto dovrà indicare anche le sanzioni applicabili in caso di inadempimento dell'appaltatore agli obblighi predetti, adeguate alla gravità della violazione e proporzionali rispetto all'importo del contratto o alle prestazioni richieste.

**I requisiti e le premialità previste devono essere afferenti non solo al momento iniziale di partecipazione, ma anche ad ogni fase di esecuzione del lavoro ed estesi ai casi di sub-appalto**

solo nelle procedure che utilizzano gli investimenti pubblici finanziati, in tutto o in parte, con le risorse previste dai regolamenti comunitari ed è requisito necessario dell'offerta l'obbligo di assicurare all'occupazione giovanile e femminile una quota pari almeno al 30% delle assunzioni necessarie per l'esecuzione del contratto o per la realizzazione di attività ad esso connesse o strumentali.

Nei bandi si potranno prevedere ulteriori misure premiali con il riconoscimento di un punteggio aggiuntivo all'offerente che: nei tre anni precedenti la data di scadenza del termine di presentazione delle offerte, non risulti destinatario di accertamenti relativi ad atti o comportamenti discriminatori; utilizzi o si impegni a utilizzare specifici strumenti di conciliazione delle esigenze di cura, di vita e di lavoro per i propri dipendenti e modalità innovative di organizzazione del lavoro; si impegni ad assumere, oltre alla soglia del 30% giovani con età inferiore a 36 anni e donne; abbia, nell'ultimo triennio, rispettato i principi della parità di genere e adottato specifiche misure per



Le nuove disposizioni si applicano



promuovere le pari opportunità generazionali e di genere.

Per la Fit-Cisl è un approccio apprezzabile e innovativo, ma che richiama la necessità di attenzionare alcuni aspetti e criticità che noi, anche attraverso il contributo della Confederazione, abbiamo rappresentato nei gruppi di lavoro costituiti presso il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili, al fine di dare attuazione ai contenuti del decreto citato, come di seguito indicate. Innanzitutto, i requisiti e le premialità previste devono essere afferenti non solo al momento iniziale di partecipazione, ma anche a ogni fase di esecuzione del lavoro e estesi ai casi di sub-appalto.

Il riferimento al rapporto sulla situazione del personale non individua degli standard minimi di contenuti di qualità e quantità che deve avere il rapporto stesso il quale, in sostanza per la sua natura di base di analisi, può semplicemente fotografare una situazione non necessariamente adeguata. Questo può andar bene se viene utilizzato come punto di partenza per verificare il riconoscimento di premialità, ma richiama

la necessità dell'individuazione di standard minimi adeguati a ciascun settore che deve contenere il documento stesso, ai fini della partecipazione alla gara di appalto in fase iniziale. Il requisito della presentazione del rapporto sulla situazione del personale deve essere previsto anche per le aziende sotto i 100 dipendenti, a pena di esclusione al momento della presentazione della domanda, e non presentato entro 6 mesi dalla conclusione del contratto, come previsto dal decreto citato.

Tra i requisiti premiali dell'offerta previsti dalle stazioni appaltanti, si suggerisce di prevedere forme e strumenti di miglioramento della conciliazione dei tempi di vita e di lavoro, rivolte a donne e uomini, improntate sul principio della condivisione delle responsabilità familiari, nonché modalità organizzative del lavoro, entrambe introdotte con il coinvolgimento delle organizzazioni sindacali attraverso la contrattazione nazionale e aziendale.

Sempre in merito ai requisiti premiali, per la Fit-Cisl questi non devono essere riconosciuti solo rispetto a impegni presi, ma ad azioni realizzate. Il requi-

sito, relativo all'obbligo di assicurare una quota pari almeno al 30% all'occupazione giovanile e femminile delle assunzioni necessarie per l'esecuzione del contratto o per la realizzazione di attività a esso connesse o strumentali, deve essere comunque previsto dalle stazioni appaltanti e potrà essere disatteso solo con riduzione della quota, con specifiche motivazioni da parte dei soggetti partecipanti all'offerta, per determinati settori caratterizzati da sottorappresentazione occupazionale femminile e giovanile valutabili dalle stazioni appaltanti.

Infine, dovrà prevedere il coinvolgimento delle parti sociali di categoria la stesura delle linee guida, che dovranno essere elaborate entro 60 giorni dal Presidente del Consiglio dei Ministri ovvero dai Ministri o dalle autorità delegati per le pari opportunità e della famiglia e per le politiche giovanili e il servizio civile universale, di concerto con il Mims e il dicastero del Lavoro, con le quali si definiranno le modalità e i criteri applicativi delle misure previste, nonché le misure premiali e i modelli di clausole da inserire nei bandi di gara.

# Imprenditoria giovanile: in 10 anni persa 1 impresa su 4

Geivù

*Indagine Unioncamere: la pandemia ha indebolito la spinta delle nuove generazioni a intraprendere*

**I**n dieci anni sono mancate all'appello quasi 156mila imprese giovanili, con un calo del -22,4% contro il -8% di media nazionale. Il risultato è che a fine 2020 se ne contano circa 541mila iscritte al Registro delle Imprese delle Camere di commercio contro le 697mila del 2011. E se prima un'impresa su 10 era under 35 ora il peso dei giovani sul tessuto imprenditoriale è sceso all'8,9%.

È quanto emerge dall'indagine Unioncamere sulla nati-mortalità delle imprese, secondo cui la crisi pandemica ha certamente contribuito a frenare la voglia di fare impresa dei giovani, che tradizionalmente incide per quasi un terzo sulle nuove iscrizioni. Solo nel 2020 si sono perse 18.900 nuove imprese giovanili rispetto al 2019, con una perdita del 18% contro il -16,9% delle altre imprese.

Ma di fronte al Covid i giovani imprenditori si mostrano più resilienti e sembrano guardare al futuro con maggiore positività rispetto agli altri colleghi. Secondo un'indagine del Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne sull'impatto della pandemia sull'attività 2020 dell'imprenditoria giovanile, il 43% dichiara di non avere avuto perdite di fatturato contro il 36% delle altre imprese. E chi ha perso terreno ha maggiori aspettative di recupero. Il 68% delle imprese under 35 manifatturiere prevede infatti un ritorno ai livelli produttivi del pre-Covid entro il 2022, contro il 60% delle altre imprese. Una percentuale che sale al 75% per gli imprenditori giovani che hanno investito in industria 4.0. A conferma che il digitale è un potente acceleratore di competitività.

Dal punto di vista territoriale la perdita del numero di imprese giovanili registrata tra il 2011 e il 2020 ha riguardato tutta la nazione. La Lombardia, ad esempio, passa da oltre 95mila imprese giovanili a 74mila (-21mila, la variazione più consistente in valore assoluto nel periodo considerato), la Sicilia da quasi 69mila a circa 53mila (-16mila), la Puglia da 54mila a 40mila (-14mila). In proporzione al totale delle imprese esistenti, invece, si identifica un cluster territoriale abbastanza definito intorno alle regioni

del centro Italia (nell'ordine Marche, Toscana, Abruzzo, Emilia-Romagna e Umbria), in cui la perdita complessiva di imprese giovanili si colloca tra il 28 e il 34% nell'arco del decennio.

Lo "spopolamento" dell'imprenditoria giovanile dell'ultimo decennio ha colpito maggiormente i settori tradizionali delle costruzioni, del commercio e dell'industria manifatturiera, sia in valore assoluto che relativo. Nel primo,

in dieci anni si è praticamente dimezzato lo stock delle imprese edili under 35 esistenti alla fine del 2011, passate da 135mila a poco più di 65mila unità alla fine del 2020 (69mila imprese in meno, pari ad una riduzione nel decennio del 51,8%). Nel commercio, la riduzione è stata di circa 50mila unità (-25,5%) e nelle attività manifatturiere di poco più di 17mila (-36,8%). Consistenti, in termini relativi, anche le riduzioni fatte registrare dai comparti delle attività immobiliari (-31,2%) e del trasporto e magazzinaggio (-24,9%).

Ad espandersi (+3mila imprese nell'intero periodo, +14% in termini relativi) è stato il solo comparto dei servizi alle imprese.

Le tipologie d'impresa più interessate dal fenomeno di contrazione della base imprenditoriale under 35 sono le imprese individuali (-130mila unità, pari ad una riduzione del 25,6%). Unica significativa indicazione di dinamismo viene dalla forma giuridica delle Società a responsabilità limitata semplificate, tra tutte la forma organizzativa di maggior successo in questi anni per l'ingresso nel mercato. Istituite dopo il 2011, alla fine del 2020 se ne contano oltre 54mila che, anche scontando la contrazione delle Srl ordinarie (-16mila unità), certificano la predilezione dei giovani per questa formula.

Infine, sotto il profilo dimensionale, il decennio da poco concluso ha visto cedere maggiormente la classe delle imprese fino a 5 addetti, la più numerosa stante il suo peso del 94% sul totale delle realtà giovanili (-26,6% nel periodo), seguita da quella da 50 a 249 addetti (-20,6%).

**Ma di fronte al Covid i giovani imprenditori si mostrano più resilienti e sembrano guardare al futuro con maggiore positività rispetto agli altri colleghi**

# Cavalieri di Malta, dal Covid uno sprone in più per chi aiuta



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

*L'Ambasciatore dell'Ordine di Malta presso l'Italia racconta l'impegno cresciuto durante la pandemia*

**S**i può essere antichissimi e perfettamente in sintonia con il presente e con le sue contraddizioni e sofferenze. L'**Ordine di Malta**, l'ordine religioso cavalleresco, canonicamente dipendente dalla Santa Sede, fondato nel 1113 e votato da sempre all'assistenza agli ultimi, non si è risparmiato durante la pandemia per aiutare concretamente i tanti travolti dall'emergenza sanitaria, come racconta **Stefano Ronca**, segretario generale degli affari esteri del Gran Magistero nonché Ambasciatore dell'Ordine di Malta presso l'Italia. Come tutti, l'Ordine attende di voltare pagina e superare la pandemia, ma non dimentica la lezione che ne ha potuto trarre.

## Come avete vissuto la vostra missione in questo tempo di pandemia?

«Sin dall'inizio della crisi pandemica, l'Ordine di Malta – antica istituzione cattolica con progetti medico-sociali in 120 paesi dal mondo – ha attivato le sue associazioni e i suoi corpi di soccorso e volontariato per venire incontro alle esigenze delle persone colpite dalla malattia ma anche per sostenere la popolazione indebolita dagli effetti economici e sociali. Molte delle iniziative sono state in linea con quanto effettuato in "tempi normali" ma con un ovvio accresciuto impegno: acquisto e consegna di beni alimentari alle persone e alle famiglie maggiormente in difficoltà; distribuzione di farmaci; accompagnamento nei centri medici di pazienti con difficoltà deambulatorie; distribuzione dei capi di vestiario a beneficio di famiglie, comunità e detenuti.

Altre attività sono state interamente nuove, come la consegna di migliaia di mascherine protettive, la misurazione della temperatura negli aeroporti e nelle stazioni ferroviarie, l'accoglienza e gestione delle persone in attesa di tampone o di vaccino effettuato presso numerose strutture del Paese. Altre iniziative, invece, sono state decisamente più complesse. Reparti Covid sono stati aperti e personale sanitario e logistico dell'Ordine di Malta ha partecipato all'assistenza medica offerta a bordo della nave Splendid ormeggiata nel porto di Genova e adibita alle degenze post Covid. Una tradizione molto antica per l'Ordine di Malta, che durante il secolo scorso ha assistito molti feriti di guerra sia a bordo di navi che di treni nei diversi fronti. Molte attività di lungo corso dell'Ordine sono state rimodellate: pensiamo per esempio alla chiusura delle nostre mense sociali, che

abbiamo sostituito con la consegna di pacchi alimentari in Italia, così come in molte altre città in Europa e nel mondo. A livello internazionale molti progetti di assistenza medica e umanitaria svolti in Africa e Asia sono stati ampliati o convertiti per aumentare le misure di prevenzione e quelle igieniche e per offrire cure mediche ai pazienti Covid».

## In quale modo i progetti per il post pandemia saranno orientati dallo sforzo che avete compiuto in questi mesi?

«Tutti i progetti avviati nel pieno della crisi sanitaria saranno potenziati o trasformati nei mesi a venire. L'emergenza non è finita: è necessario continuare a rispettare tutte le regole e le misure preventive, in primis indossare la mascherina soprattutto nei luoghi chiusi (come treni, navi, aerei). Per questo nel marzo 2020 abbiamo avviato un progetto che mira a una migliore condivisione

delle informazioni scientifiche e mediche sul coronavirus. Nel corso di oltre una dozzina di incontri, virologi, epidemiologi, specialisti in medicina d'urgenza, ma anche amministratori della sanità pubblica di paesi diversi hanno partecipato alle riunioni online per confrontarsi con le rispettive esperienze e promuovere un dialogo sulle migliori pratiche nella gestione dei pazienti Covid e nei principali protocolli medici. Questi incontri proseguono; guardiamo infatti con particolare apprensione alla situazione in India e nei paesi confinanti con essa».

## Qual è, quindi, la lezione che dal vostro punto di vista è legata al Covid?

«L'Ordine di Malta ha una antica tradizione nella lotta contro le malattie. Da anni si impegna per debellare mali infettivi e cronici come la lebbra, la tubercolosi e più recentemente l'ebola. La lezione che possiamo trarre è che in un mondo interconnesso, dove gli scambi e il movimento delle persone ne costituiscono una delle principali caratteristiche, ogni minaccia alla salute riguarda tutti. Per questo l'Ordine di Malta sostiene con vigore una giusta e ampia distribuzione dei vaccini che non escluda alcun paese e che non lasci indietro nessuno. Si tratta innanzitutto di un dovere etico ma anche di una necessità concreta: finché il coronavirus non sarà debellato in ogni angolo della terra, nessun paese potrà dirsi al sicuro».

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

### Alto Adige

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

### Basilicata

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

### Calabria

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

### Campania

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

### Emilia Romagna

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

### Friuli Venezia Giulia

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

### Lazio

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

### Liguria

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

### Lombardia

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

### Marche

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

### Molise

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

### Piemonte

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

### Puglia

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

### Sardegna

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

### Sicilia

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

### Toscana

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

### Trentino

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

### Umbria

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

### Veneto

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



# FIT-CISL

FEDERAZIONE ITALIANA TRASPORTI

## DOVUNQUE SEI SIAMO DALLA TUA PARTE



**Più sedi nelle periferie. Più servizi. Più tutele**



[fitcisl.org](http://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

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

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