



# PER LE STRADE D'EUROPA

RIVISTA MENSILE



**M**OBILITÀ

**T**RASPORTO **M**ARITTIMO

**T**RASPORTO **A**EREO

**V**IABILITÀ **M**ULTISERVIZI

**A**MBIENTE **L**OGISTICA **P**ORTI

GENNAIO 2021

N°

**1**



**ODONTO  
NETWORK**

**ORAL HEALTH CARE MANAGEMENT**

## PER LE STRADE D'EUROPA

### Mensile della Ultrasporti

Anno XXXI · Numero 1 · Gennaio 2021

Autorizzazione del Tribunale di Roma

n. 00445/92 del 14/07/1992



Associato all'Unione Stampa  
Periodica Italiana

Direttore Responsabile

**Antonio Focillo**

Hanno collaborato:

Antonio Aiello, Giorgio Andreani, Antonio Ascenzi,  
Antonio Cefola, Michele Cipriani, Simone de Cesare,  
Gilberto De Santis, Katia Di Cristina, Agostino Falanga,  
Paolo Fantappiè, Giuliano Galluccio, Roberto Gulli,  
Rino Missiroli, Riccardo Mussoni, Roberto Napoleoni,  
Marco Odone, Michele Panzieri, Nicola Petrolli,  
Massimiliano Pischedda, Francesca Poli, Giulia Proietti,  
Marco Verzari, Ivan Viglietti, Daniele Zennaro.

Logo e Copertina

Studio Vitale

Impaginazione

Roberta Rossi



### Sulle Strade D'europa Srl

Viale del Policlinico, 131 - 00161 Roma Tel. (+39) 06.862671

- Fax. (+39) 06.86207747 <http://www.ultrasporti.it> [organizzazione@ultrasporti.it](mailto:organizzazione@ultrasporti.it)

Presidente: **Pierfranco Meloni**

Consigliere: Claudio Tarlazzi

Consigliere: Francesca Baiocchi

Consigliere: Paolo Fantappiè

Consigliere: Marco Verzari

## AUDIZIONE COMMISSIONI PARLAMENTARI SU ALITALIA: TARLAZZI, PREOCCUPATI PER SORTE LAVORATORI, BISOGNA PARTIRE AL PIÙ PRESTO CON RILANCIO NUOVA COMPAGNIA



Roma, 28 gennaio 2021- Siamo grati alle Commissioni per averci dato la possibilità di esprimere un giudizio di massima sul Piano Industriale che ci aspettavamo essere più coraggioso. Siamo molto preoccupati per la sorte dei lavoratori di Alitalia che non dà certezze e tempi. C'è il rischio che molti di questi perdano certificazioni e abilitazioni. Ribadiamo l'importanza che la società debba rimanere pubblica essendo un asset strategico per il Paese, che venga rifinanziato il fondo FSTA e siano previsti ammortizzatori sociali adeguati che si stanno esaurendo.

La flotta della compagnia è inadeguata per la partenza, 52 aerei sono un numero esiguo e altrettanto per la flotta a regime. Non condividiamo la scelta di abbandonare Malpensa e il mercato del nord Italia. Vanno previsti investimenti sul cargo.

Per quanto riguarda la manutenzione e l'handling, bene che il piano li consideri importanti.

Le regole di mercato devono essere omogenee per tutti gli operatori, l'articolo 203 del decreto rilancio è un punto importante di riferimento per poter lavorare in Italia ma va applicato. Il riferimento minimo salariale aiuta ad allineare la concorrenza.

Abbiamo chiesto ai quattro Ministeri competenti l'attivazione della cabina di regia per il passaggio dei lavoratori e degli asset alla nuova Alitalia e altrettanto abbiamo chiesto l'attivazione di un tavolo di crisi del settore falciato dal crollo del mercato che incide pesantemente sull'occupazione. ♦

## 4 L'ANNO CHE VERRA'

Editoriale di Claudio Tarlazzi



---

**6** TIRRENIA CIN: UNA COMPAGNIA CHE RAPPRESENTA LA STORIA DELLA NAVIGAZIONE ITALIANA  
di Paolo Fantappiè

---

**8** UNA TESTIMONIANZA DIRETTA SULLE DIFFICOLTÀ DEL TRASPORTO AEREO - Intervista a Ivan Viglietti  
a cura di Francesca Poli

---

**10** LA LOGISTICA PRIMA E DOPO LA PANDEMIA: QUALI SCENARI? - Intervista a Marco Odone  
a cura di Katia Di Cristina

---

**12** IL SETTORE MULTISERVIZI E VIABILITÀ:  
UN NUOVO RUOLO PER UN NUOVO MODELLO - Intervista a Marco Verzari  
a cura di Francesca Poli

---

**14** IL RINNOVO DEI CCNL NEL SETTORE DELLA MOBILITÀ  
(FERROVIERI E AUTOFERROTRANVIERI) AL TEMPO DEL COVID  
di Paolo Fantappiè

---

**16** IL PRINCIPIO DI UGUAGLIANZA NELLA COSTITUZIONE  
di Francesca Baiocchi

---

**18** LA PERENNE CRISI DEL TPL  
di Roberto Napoleoni

---

**20** GLI APPALTI NEL SETTORE AEROPORTUALE  
di Simone de Cesare

---

**22** UN PAIO DI RIFLESSIONI  
di Giuliano Galluccio

---

**24** LAVORARE MENO PER LAVORARE TUTTI  
di Riccardo Mussoni

---

**26** LOGISTICA, PILASTRO PORTANTE DEL NOSTRO PAESE  
di Massimiliano Pischedda

- 
- 27** **I PRINCIPALI RISULTATI DELL'INDAGINE UIL SULLE RETRIBUZIONI DEI LAVORATORI DIPENDENTI ITALIANI UN FOCUS SUL SETTORE TRASPORTI**  
a cura del Centro Studi UIL - Ipazia Ricerche. Hanno collaborato: Alessandro Somai e Paolo Riggio
- 
- 40** CERCASI RESPONSABILI, FOLLE IRRAGGIUNGIBILE ILLUSIONE  
di Michele Cipriani
- 
- 42** LA PREVIDENZA COMPLEMENTARE ALLA PROVA DEL COVID  
*Rubrica Previdenza* - a cura di Roberto Napoleoni
- 
- 46** PIATTAFORMA UIL - RIPARTIAMO DA SALUTE E LAVORO
- 
- 48** E' ANCORA LONTANA LA FINE DEL SINDACATO: FATEVENE UNA RAGIONE!  
di Antonio Ascenzi
- 
- 50** IL SISTEMA DEI TRASPORTI IN SICILIA ANCORA SUL BINARIO MORTO  
di Agostino Falanga
- 
- 52** CERCATORI DI PASSIONE  
di Antonio Aiello
- 
- 54** TPL VENETO NEL PERIODO COVID 19  
di Daniele Zennaro
- 
- 55** ANCHE NELLA "PERLA DELLE DOLOMITI" ESISTONO PROBLEMI DI SICUREZZA  
di Nicola Petrolli
- 
- 56** LIGURIA: SI RIPARTE DALLE INFRASTRUTTURE  
di Roberto Gulli
- 
- 57** AMMORTIZZATORI E LICENZIAMENTI, DOBBIAMO INSISTERE E...NON SOLO  
di Michele Cipriani
- 
- 58** PROGETTIAMO IL FUTURO CREANDO I COLLEGAMENTI FERROVIARI!  
di Giorgio Andreani
- 
- 60** BASILICATA: TRASPORTI-LOGISTICA-SERVIZI SETTORI STRATEGICI IN EMERGENZA MA IN CRISI PROFONDA  
di Antonio Cefola
- 
- 64** SMART REMOTE WORKING  
di Rino Missiroli

# L'ANNO CHE VERRÀ

## Editoriale di Claudio Tarlazzi

### Segretario Generale

"L'anno vecchio è finito ormai, ma qualcosa ancora qui non va..." come cantava Lucio Dalla.

Dal nuovo anno sicuramente non ci aspettiamo che sia tre volte Natale e festa tutto il giorno ma ci aspettiamo che sia l'anno della rinascita per il nostro Paese.

Certo, le circostanze attuali economiche e soprattutto politiche mostrano un percorso ancora in salita, le urgenze che l'Italia è chiamata a gestire non consentono un vuoto di potere. Si configura uno scenario che non richiede polemiche sterili ma richiede chiarezza, concretezza e tempi rapidi.

La politica, prima di tutti, ha l'assoluta necessità di ritrovare la bussola e fare cose serie e responsabili, come chiedono i cittadini. La crisi che il Governo è chiamato a gestire in queste ore sembra dettata più dalla voglia di taluni di affrancarsi e occupare maggiori spazi di visibilità personale, che da una positiva azione di costruzione che serva a dare all'azione di governo maggiore incisività con l'autorevolezza che discende da un clima di stabilità e compattezza. Ci sono troppi temi cruciali da gestire: il Recovery plan, che è un'occasione storica da non poter fallire, lo scostamento di bilancio, il decreto Ristori, la gestione della campagna di vaccinazione contro il Covid-19, la Presidenza del G20, a elencare soltanto alcuni dei temi più urgenti e scottanti.

Il Programma nazionale di Ripresa e Resilienza rispetto alla prima bozza - anche grazie al nostro contributo - ha acquisito qualche elemento di positività in più ma restano ancora aspetti da dover migliorare. Il confronto con il sindacato dovrà pertanto essere sostanziale e non formale. Condividiamo pienamente l'analisi del Presidente della Repubblica, è il tempo dei "costruttori". E su questo terreno la nostra parte l'abbiamo sempre fatta, con spirito collaborativo; è mancata, invece, la disponibilità della politica al confronto, requisito peraltro indicato esplicitamente dalle Istituzioni europee nel solco del Dialogo Sociale.

La legge di bilancio per il 2021 stanziava fondi assolutamente inadeguati per quanto riguarda il blocco dei licenziamenti, gli ammortizzatori sociali e la ripresa del Paese. Gli sforzi per l'occupazione sono insufficienti: serve un quadro complessivo di investimenti, pubblici e privati, per far ripartire il Paese. Abbiamo bisogno di infrastrutture materiali, immateriali e sociali, soprattutto al Sud, che diminuiscano il livello di disegualianza sociale e colmino i ritardi ed il gap accumulati negli anni. Per tutto questo è forte il nostro impegno.

Nel nuovo D-L ristori, in dirittura di arrivo alle Camere, e per il quale il Consiglio dei Ministri ha preventivato uno scostamento di bilancio di 32 miliardi, servono più risorse da destinare alle categorie dei trasporti, alla logistica, alle merci e alla mobilità delle persone. Ci dobbiamo ricordare che alcuni segmenti dei trasporti non si sono mai fermati e necessitano di politiche industriali ed economiche all'altezza del ruolo che rivestono per il Paese, essendo considerati servizi essenziali.

Così come per il trasporto delle persone, vanno stanziati risorse a sostegno di questi settori che stanno pagando più di altri gli effetti devastanti della pandemia. Non vanno poi dimenticati i servizi di igiene ambientale e sanificazione, che sono in questo momento cruciali e per i quali bisogna sviluppare politi-



che adeguate e prevedere norme che disciplinino meglio una concorrenza che ancora oggi è poco regolata a discapito della tutela dei lavoratori. In questi ambiti non si può continuare a far profitto comprimendo diritti e tutele in ordine anche alla sicurezza sul lavoro.

Come sindacato, inoltre, abbiamo chiesto che, tra le categorie prioritarie per ricevere il vaccino, vengano ricompresi i lavoratori dei trasporti, dell'igiene ambientale e le lavoratrici ed i lavoratori dei servizi in appalto di pulizie e sanificazione che operano nelle strutture sanitarie, sociosanitarie e nelle RSA, parimenti al personale diretto, in quanto essi sono "in prima linea" nella battaglia fin dall'inizio dell'emergenza pandemica e, come loro, hanno un rischio elevato di essere esposti al contagio da Covid -19.

La loro mancata inclusione realizzerebbe un'ulteriore, grave difformità di trattamento tra lavoratori diretti e lavoratori in appalto che è assolutamente inaccettabile, a maggior ragione in questa fase particolarmente delicata dove la non omogeneità di tutele può mettere a rischio gli standard di sicurezza e protezione dal contagio di tutto il sistema di prevenzione.

L'augurio che voglio fare a tutti noi è che la campagna vaccinale proceda speditamente e aiuti ad accelerare il percorso per la costruzione di un Paese migliore con al centro il valore della solidarietà, del lavoro e delle persone. Occorre investire per la ripresa del sistema produttivo, alle famiglie deve essere consentita una maggiore capacità di spesa attraverso una riforma fiscale equilibrata.

Bisogna incentivare le politiche attive per il lavoro, operare investimenti in conto capitale, secondo i principi keynesiani, in modo da creare valore aggiunto e non dissipare risorse solo in spesa corrente e sussidi che creano solo effetti illusori di corto raggio e molti debiti per le generazioni future.

È finalmente giunto il momento storico che il Paese possa strutturalmente decollare e migliorare per superare problemi atavici e ritardi decennali.



in questa impresa. Speranza e concretezza. Sono queste le direttrici lungo cui si è mosso il messaggio di Capodanno del Presidente della Repubblica Sergio Mattarella, che ha richiamato e sollecitato ancora di più la responsabilità delle Istituzioni anzitutto, delle forze economiche, dei corpi sociali, di ciascuno di noi. Serietà, collaborazione, e anche senso del dovere, "sono necessari per proteggerci e per ripartire".

Infine, oggi, come dimostra quanto accaduto negli Stati Uniti che è stata sempre, dai tempi di Toqueville, indicata da molti come il simbolo della democrazia, è in pericolo la stessa identità democratica di un popolo, se essa non viene significativamente tutelata dall'occhio vigile dei cittadini e delle formazioni sociali intermedie che esercitino appieno il loro ruolo attivo di partecipazione e costruzione per un mondo più giusto e più attento alle esigenze delle persone, ponendo le stesse al centro della propria azione.

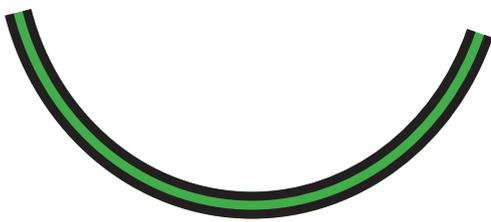
L'anno che verrà è già iniziato e non possiamo fallire le sfide che abbiamo davanti...lo dobbiamo a noi stessi e alle future generazioni a cui abbiamo il dovere di consegnare un mondo migliore e più giusto! ♦



Una democrazia sana si basa su principi quali equità e giustizia sociale e non su misure populistiche e discriminanti.

Come sindacato, abbiamo la missione di porre al centro dell'agenda politica del Paese il lavoro, come peraltro auspicato più volte anche dal Santo Padre che ha richiamato gli elementi della dottrina sociale della Chiesa, con il loro alto valore inclusivo ed ecumenico.

L'Italia ha le carte in regola per riuscire



# TIRRENIA CIN: UNA COMPAGNIA CHE RAPPRESENTA LA STORIA DELLA NAVIGAZIONE ITALIANA

di Paolo Fantappié  
*Segretario Nazionale Ultrasporti*

**L**a pandemia e la situazione di emergenza sanitaria hanno riportato come protagonista dell'economia italiana lo Stato Italiano. Le politiche keynesiane hanno prevalso sulle privatizzazioni e le liberalizzazioni, avvalorando, se ce ne fosse stato bisogno, la tesi che la Ultrasporti aveva sempre sostenuto nel condannare un'economia troppo indirizzata verso il profitto e meno alla valorizzazione del fattore lavoro.

Abbiamo visto in pochissimo tempo un intervento economico massiccio e determinante dello Stato nelle principali aziende italiane.

Dichiariamo subito che siamo felici di vedere il Governo Italiano andare a salvare la tradizione economica italiana, intervenendo nel capitale di aziende prestigiose per risanarle e mantenerle italiane oltre che in vita.

Quanto sopra non vuol dire solo garantire il brand italiano ma soprattutto l'occupazione italiana e la tutela dei salari e dei diritti contrattualmente previsti.

Negli ultimi mesi il governo italiano è intervenuto in maniera strutturale su Alitalia, su Ilva, su Autostrade tramite Depositi e Prestiti, su Monte dei Paschi di Siena ed altre realtà economiche. Tutto fatto in nome della difesa dell'industria e dei servizi italiani, per un progetto di tutela dalla concorrenza straniera che il sindacato Ultrasporti più volte ha auspicato e sostenuto.

Finalmente un progetto nel segno della difesa dell'italianità e del prestigio del lavoro italiano, velocizzato nella sua realizzazione anche a causa dell'attuale emergenza sanitaria.

Tutta questa premessa per dire che c'è un altro "gioiello" da salvare e che esprime la nostra migliore italianità nel trasporto marittimo italiano.

Stiamo parlando della società Tirrenia CIN, uno dei nostri principali riferimenti della marineria italiana, sia quando era pubblica che successivamente con la sua privatizzazione. Anche in questo caso sappiamo che ci sono alcuni problemi relativi alla situazione finanziaria; leggiamo dalla stampa che si stanno cercando risorse economiche per i vari creditori e che le deliberazioni finali saranno nelle mani del tribunale competente.





Come Uiltrasporti siamo molto preoccupati per questa situazione di incertezza; stiamo parlando di centinaia e centinaia di marittimi, di personale di terra ed amministrativo a cui tutelare il posto di lavoro ed il loro stipendio.

A questa situazione si aggiunge la questione delle nuove gare per l'aggiudicazione della continuità territoriale con la Sardegna, la Sicilia e le Isole Tremiti. Il 28 febbraio p.v. terminerà la convenzione con lo Stato italiano da parte della Tirrenia CIN e questo potrebbe provocare un altro contraccolpo alla situazione della stessa società già abbastanza compromessa dai noti fatti sopra evidenziati.

La domanda che ci viene spontanea è questa: alla luce di quello che lo Stato ha fatto per le varie società che abbiamo evidenziato e degne tutte di essere salvate, perché non viene preso in considerazione di intervenire anche su Tirrenia CIN?

Non voglio entrare nel merito dei fatti che hanno caratterizzato Tirrenia negli anni precedenti e su ciò che lo Stato vanta ancora nei confronti della stessa o dei contenziosi che vi possano essere con il Gruppo Onorato. Qui stiamo parlando, come nei casi precedenti, di una Compagnia che ha rappresentato la storia della marineria italiana e quindi di una società degna di essere tutelata e protetta.

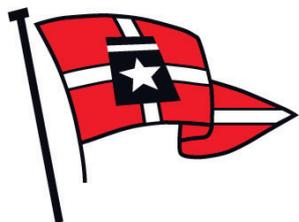
Il governo italiano su questo tema dovrà fare una riflessione; non è pensabile che non possa essere salvata la Tirrenia CIN. Chiaramente auspichiamo che l'attuale proprietà riesca nel suo percorso di mettere in sicurezza Tirrenia e quindi anche i marittimi e le loro famiglie ma lo Stato italiano non può pensare di girarsi dall'altra parte come se questa gloriosa società non avesse lo stesso valore di Alitalia, del Monte dei Paschi di Siena, di Ilva od Autostrade. Insomma non si può pensare di fare figli e figliastri.

Qui serve superare qualsiasi vecchia o attuale "ruggine" tra i vari stakeholder e pensare al presente e futuro di Tirrenia CIN, a quello che ha rappresentato per l'Italia e per quello che rappresenterà con la sua bandiera italiana issata a poppa.

Noi come Uiltrasporti siamo e saremo impegnati affinché la realtà Tirrenia possa continuare a rappresentare la marineria italiana grazie ad un personale marittimo preparato ed efficiente. Non possiamo permetterci di disperdere un patrimonio di questo genere: noi ci crediamo ed anche i nostri politici ci devono credere come hanno fatto per le altre realtà industriali italiane.

Tirrenia ha ancora delle importanti prospettive e deve esistere con tutto il suo capitale umano o tramite risorse dei privati, come attualmente si sta facendo o in caso diverso con l'aiuto dello Stato italiano, come è stato fatto per Alitalia.

L'italianità nel mare non ha pari valore di quella espressa nei nostri cieli? A voi la risposta. ♦



# Gruppo Messina



# UNA TESTIMONIANZA DIRETTA SULLE DIFFICOLTÀ DEL TRASPORTO AEREO

## *Intervista a Ivan Viglietti*

*Segretario Nazionale Ultrasporti*

*a cura di Francesca Poli*

### **Segretario, in quali condizioni versa in questo momento il Trasporto Aereo?**

Siamo nel bel mezzo di una crisi drammatica, c'è stato un totale crollo del mercato, la pandemia sta radendo al suolo il settore, i segnali di ripresa sono molto incerti e comunque servirà tempo per tornare ai livelli di mercato pre covid. Siamo davvero molto preoccupati, la crisi ha colpito trasversalmente tutta la filiera del trasporto aereo. Gli aeroporti hanno visto un crollo del fatturato dell'80/85%, stessa cosa per le società di handling e catering e tutti i servizi che ruotano intorno al sistema aeroportuale e al suo indotto. Rischiamo uno tsunami se non dovesse essere prorogato il blocco dei licenziamenti con decine di migliaia di posti di lavoro a rischio, basti pensare che risultano ad oggi fruitori di ammortizzatori sociali circa 55 mila lavoratori del settore.



### **In Italia quale è la situazione dei vettori che operano nel nostro Paese e cosa puoi dirci a proposito della compagnia di bandiera?**

Purtroppo anche i vettori sono tutti allo stremo, in crisi profonda, ad eccezione di coloro che operano nel cargo, unico segmento che ancora tiene il mercato.

Specificamente, per quanto riguarda i vettori italiani abbiamo Air Italy in liquidazione, Blue Panorama ha cessato le attività, Neos e Air Dolomiti registrano cali di attività drastici, Norwegian ha dichiarato la chiusura della branch italiana.

Per non parlare poi di Alitalia in a.s. che, pur nella consapevolezza delle difficoltà rappresentate dalla gestione commissariale, sconta a mio avviso importanti errori connessi ad una gestione eccessivamente ragionieristica e conservativa che noi abbiamo fortemente contestato perché ritarda la nascita della newco e risulta dannosa per la stessa in quanto lesiva per un insufficiente presidio dei mercati sia di medio che di lungo raggio.

Molto nebuloso anche il piano industriale della newco che a nostro avviso avrebbe dovuto essere più coraggioso, sono a rischio gli stipendi dei dipendenti, siamo preoccupati per la loro sorte perché dal piano industriale della nuova Compagnia di bandiera ITA non vi è certezza per il loro futuro. Un piano industriale che consideriamo troppo debole e troppo poco coraggioso negli investimenti per lo sviluppo della Compagnia nel momento in cui il mercato potrà ripartire appieno.

La newco deve poter contare sul personale di Alitalia in A.S., brand, logo, beni strumentali indispensabili alla produzione, slot, handling e manutenzione e sul loro potenziamento industriale: nel frattempo i mercati vanno avanti, i competitors si posizionano e il nuovo soggetto non essendo pronto a partire, perde terreno e rischia di arrivare tardi.

## **Quali azioni avete intrapreso per cercare di porre la questione al Governo centrale?**

**A**bbiamo chiesto al Governo, alla luce di questo scenario drammatico, la convocazione di un tavolo di crisi ad hoc sulla crisi del settore perché è talmente imponente e diffusa su tutto il comparto che gli interventi "spot" non sono sufficienti se non c'è un progetto strutturato di sostegno che deve declinarsi in vari punti:

1. Salvaguardare i posti di lavoro e il reddito dei lavoratori per il tempo necessario che servirà ai mercati per riprendersi
2. Sostenere le imprese perché altrimenti si verificherebbe una desertificazione industriale che consegnerebbe ai competitor stranieri un mercato che prima del covid valeva il 3.6% del PIL
3. Creare iniziative industriali che siano incentivanti e trainanti per il futuro e creino prospettive di occupazione di medio lungo periodo.

Siamo convinti che le sole politiche di assistenzialismo non siano sufficienti, occorre anche fare investimenti importanti perché chi fa bene oggi trarrà beneficio in futuro.

4. Riformare l'intero settore e stabilire delle regole di concorrenza omogenee da applicare al mercato italiano. Importantissimo il tema delle tariffazioni aeroportuali e del mercato del lavoro.

Per quanto concerne il contrasto al dumping sociale e contrattuale, che negli anni ha generato inaccettabili aree di sfruttamento e di inaccettabile compressione dei salari e dei diritti fondamentali dei lavoratori, è stato fatto un primo importante passo avanti con la norma prevista nell'art.203 del DL Rilancio che stabilisce che ai lavoratori stabilmente basati in Italia non possano essere applicati trattamenti retributivi inferiori ai minimi stabiliti dal CCNL di settore

Siamo in attesa di un riscontro da parte del Governo che se non ci sarà ci costringerà alla mobilitazione nazionale di Piazza, rimanere inermi di fronte ad una catastrofe sociale ed industriale non ci è possibile.

## **A livello Europeo si registrano criticità e lungaggini da parte della Commissione Europea, quale è il tuo pensiero in proposito?**

**I**l DL istitutivo di ITA prevede che, prima di avviare le operazioni di volo della nuova Compagnia, sia ottenuta l'approvazione della Commissione UE per la concorrenza. Si tratta di un atto dovuto e di un passaggio obbligato che, tuttavia, non deve essere affrontato passivamente da parte di ITA e del Governo italiano. Occorre infatti tenere presente che le Autorità europee si sono da sempre dimostrate estremamente benevole nei confronti dei vettori nazionali franco-tedeschi quanto rigide all'inverosimile nei confronti del nostro Paese.

Le norme UE sulla concorrenza non impediscono ad un soggetto pubblico di investire, senza alcun limite quantitativo o qualitativo nel vettore di bandiera (come non hanno mai smesso di fare Francia, Germania, Olanda, etc...) a condizione che questi lo faccia agendo sul mercato come un investitore privato. Che è esattamente ciò che ITA deve a nostro avviso fare ma senza inique penalizzazioni tese unicamente ad umiliare il nostro Paese ed a predarne il ricco mercato.

Chiediamo al Governo italiano che esiga pari trattamento e rispetto sinora mostrato ai cugini mitteleuropei, senza favoritismi ma, tantomeno, sudditanza.

In tale ottica paiono inaccettabili e vessatorie le richieste di cessione "a pezzi" degli asset strategici di Alitalia in a.s.; personale dipendente, brand, logo, beni strumentali indispensabili alla produzione, slot, handling e maintenance costituiscono un patrimonio che ha valore in quanto "unicum" produttivo, in caso contrario saremmo di fronte ad un ulteriore iniquo danno causato ad ITA, ai lavoratori ed al Paese. Ne consegue che, anche nell'ambito di una procedura di bando aperto, le offerte per l'acquisizione dell'intero complesso dei beni aziendali debbano essere preferite. ♦

# LA LOGISTICA PRIMA E DOPO LA PANDEMIA: QUALI SCENARI?

## Intervista a Marco Odone

a cura di Katia Di Cristina

Segretario Nazionale Ultrasporti

**La logistica nel periodo della pandemia si è dimostrata fondamentale per il Paese. Quali interventi legislativi, secondo te, occorrono per rafforzare il ruolo?**

Quando si parla di logistica, erroneamente, ci si riferisce a tutto questo complesso e delicato processo della movimentazione della merce. Contrariamente a questa convinzione, la logistica è molto più che il semplice trasporto merci.

Questa pandemia e, in particolare, il lockdown generalizzato hanno messo in evidenza come non mai prima d'ora l'importanza strategica delle attività riferite alla gestione generale delle merci, ed in particolare di quelle di prima necessità. Dal trasporto marittimo ed aereo, per passare alle attività portuali e al trasporto ferroviario ma in particolare quello dell'autotrasporto, per finire alla gestione dei magazzini ed alla consegna dell'ultimo miglio.

Quando tutti eravamo costretti a stare chiusi in casa, le imprese che gestiscono queste attività, e di conseguenza i loro lavoratori dipendenti, ci hanno garantito i rifornimenti.

Qui va fatta una riflessione approfondita su quali difficoltà si sono riscontrate e quali interventi vanno fatti per settore della "Logistica", in modo tale da affrontare possibili future emergenze.

Da una nostra prima analisi, le aziende strutturate spesso di dimensioni medio grandi, che esprimevano una certa capacità attraverso una buona organizzazione del lavoro, un'adeguata formazione delle maestranze, la fornitura dei dispositivi di protezione individuale, hanno risposto bene all'emergenza tutelando i lavoratori e mettendoli in condizione di dare una risposta efficace ai cittadini.

In sostanza si evidenzia la necessità di elevare la qualità delle imprese che partecipano alle attività di questa filiera in modo tale che possano adeguare l'offerta alla domanda, sia nella gestione ordinaria sia in quella straordinaria.

A nostro avviso occorre agire anche attraverso interventi legislativi, che regolamentino diversamente il mercato e quindi i rapporti tra committenti e fornitori dove il ricorso ai subappalti sia limitato in modo tale che si riesca ad evitare il più possibile quell'indirizzo, spesso al massimo ribasso, che ci ha portato fuori strada, aprendo a concorrenza sleale e dumping contrattuale di imprese che non rispettano né le leggi né il CCNL di riferimento.

In particolare, crediamo che il settore vada considerato come "servizio di interesse economico generale" e vada regolamentato come tale. Questo potrebbe dare una svolta alla Logistica in Italia.

**Il CCNL di settore può essere un'occasione per dare un contributo in questo senso?**

Il CCNL Logistica-trasporto merci e spedizione è scaduto a dicembre del 2019 e chiaramente vista la situazione pandemica, il confronto nel 2020 si è orientato sulle necessità e sulle urgenze per il settore, ed ha portato a due avvisi comuni a marzo e dicembre firmati con le Associazioni datoriali indirizzati al Governo. In questi giorni ricominceranno i confronti anche in Plenaria con le controparti.

Purtroppo tra pochi giorni raggiungeremo l'enorme cifra di novanta mila concittadini vittime della pandemia, dato assolutamente drammatico. In questa situazione credo che ogni cittadino e ognuno di noi, nei nostri rispettivi ruoli e nelle nostre responsabilità, sia esse individuali sia collettive, debba cercare di dare il proprio contributo per migliorare la situazione attuale in un'ottica rivolta al futuro.

Noi crediamo che vadano colte le opportunità che questa situazione drammatica ha messo in evidenza e per quanto ci riguarda il contratto collettivo può e deve essere una tra le principali "occasioni" da cogliere e veicolo imprescindibile per il miglioramento di questo settore.

Il combinato disposto tra azione legislativa e norme contrattuali può e deve essere a nostro avviso uno strumento per cambiare le regole dando, sempre nel rispetto del libero mercato, certezze sulla integrale e piena applicazione del CCNL e circoscrivendo così il massimo ribasso delle tariffe e offerte applicate che crea quel dumping tra le aziende che induce le stesse a diminuire sempre di più la qualità e gli investimenti che porta inevitabili ricadute sul settore e sui lavoratori. Dall'altra parte del tavolo di trattativa sono presenti ben



24 associazioni datoriali, spesso con interessi diversi anche tra di loro. Non sarà quindi un compito facile. Di fronte ad un quadro di questo tipo, il nostro intento, se saremo lungimiranti, sarà quello di mettere tutte carte scoperte sul tavolo, in modo tale da cogliere questa occasione per rinnovare radicalmente il contratto collettivo.

### ***Nella logistica integrata cosa serve ai lavoratori Rider per essere riconosciuti appieno dal punto di vista delle tutele?***

**P**remetto che questa domanda meriterebbe una risposta molto più complessa di quella che vi darò. Nel nostro settore è sempre stata regolamentata la figura del Fattorino nelle consegne sia che utilizzasse un automezzo, un motociclo, o una bicicletta.

Ora con lo sviluppo della GIG Economy e delle piattaforme digitali, in particolare delle consegne nel food delivery, sta aumentando lo sfruttamento di questi lavoratori. Spesso in questa nuova attività vi sono datori di lavoro che si nascondono dietro un "dito" giustificandosi con il fatto che questi lavoratori sono considerati eterodiretti, o collaboratori o addirittura lavoratori autonomi. Dall'altro capo del telefonino, della App, tra una piattaforma digitale e un algoritmo, c'è sempre un padrone in carne ed ossa, per cui questi ragazzi e ragazze sono semplicemente, e a tutti gli effetti, lavoratori subordinati con il diritto a tutte le tutele del caso come tutti gli altri lavoratori.

A fatica stiamo andando in questa direzione grazie anche agli accordi, ancora pochi, che i nostri colleghi fanno sul territorio, come ad esempio ed in ultimo, quello sottoscritto in questi giorni in Toscana.

Per fare altri riferimenti di come ci si stia muovendo, si possono menzionare altri casi, come quello del tribunale di Palermo che ha imposto a Glovo, azienda spagnola, l'assunzione a tempo indeterminato di un lavoratore; oppure la sentenza del tribunale di Bologna che ha condannato Deliveroo per condotta discriminatoria a causa dell'utilizzo del sistema del ranking reputazionale.

### ***I finanziamenti per l'autotrasporto spesso vengono distribuiti a pioggia. È utile mantenere questo sistema oppure sarebbe meglio cambiarlo?***

**L**e riflessioni che ci dobbiamo porre su questa domanda sono molto complesse, partendo dall'assunto del numero di aziende che abbiamo in Italia e dalle loro dimensioni.

La legge 23 dicembre 2014, n. 190 (legge di Stabilità 2015) al riguardo a decorrere dal 2015 ha autorizzato la spesa di 250 milioni di euro annui a sostegno del settore, iscrivendo le relative disponibilità del Ministero delle infrastrutture e trasporti, denominato "Fondo per gli interventi a favore dell'autotrasporto". Deduzioni forfetarie di spese non documentate per il trasporto merci conto terzi, contributi alle imprese di autotrasporto per versamenti al Servizio sanitario, riduzione compensata dei pedaggi autostradali e sicurezza della circolazione; rimborso spese di investimento alle imprese di trasporto conto terzi per la ristrutturazione del settore (incentivi per l'acquisto di veicoli per il trasporto merci dotati di trazione alternativa gas naturale o biometano, etc.), formazione del personale.

Il ministero dei trasporti ha affermato di voler superare l'impostazione a "pioggia" degli interventi considerati. Nel merito, tuttavia, deve sottolinearsi che le misure esaminate sono ancora orientate, in prevalenza, verso forme di sostegno generalizzato e non risultano né vagliate, né vagliabili, sotto il profilo dell'impatto, e dunque della loro concreta efficacia, non essendo stato presentato, al riguardo, un sistema articolato su indicatori, che consenta il rilevamento dei loro effetti attraverso un riferimento a obiettivi ben definiti.

Permane, infine, nella suddivisione delle risorse assegnate al Comitato centrale dell'albo degli autotrasportatori, una forte prevalenza della loro finalizzazione alla riduzione compensata dei pedaggi, rispetto al pur fondamentale tema della sicurezza della circolazione.

Inoltre, oltre il fondo dell'autotrasporto, ci sono i fondi destinati al "mare bonus" ed al "ferro bonus" che indirettamente sono sempre a favore delle aziende di autotrasporto. Riducendo i costi di carburante ed ottimizzando i tempi di guida degli autisti. Oltre i contributi a spot come ad esempio, i rimborsi dei viaggi mancati a derivanti il crollo del ponte Morandi, che per dichiarazione delle stesse imprese molte, grazie a questi contributi, hanno sanato i bilanci aziendali.

Per il quadro esposto sinteticamente, non facile valutare quale sia il sistema più appropriato a sostenere il settore.

Una cosa è certa che la "politica dei due forni" deve finire, non è più tollerabile che le aziende, da un lato chiedano interventi di sostegno allo stato e dall'altro chiedano alle OOSS "sconti" con l'unico fine di non voler retribuire gli autisti come dovrebbero con l'unico alibi delle difficoltà concorrenziali che hanno fra loro. Noi siamo disponibili a lavorare assieme per trovare le soluzioni più idonee ma che siano innanzitutto rispettose dei diritti dei lavoratori. Come ad esempio il decreto contenente i valori di riferimento dei costi di esercizio dell'autotrasporto, che speriamo permetterà di mettere fine a questa corsa al ribasso sulle tariffe offerte ai Committenti. ♦



a cura di Francesca Poli

# IL SETTORE MULTISERVIZI E VIABILITÀ: UN NUOVO RUOLO PER UN NUOVO MODELLO

## Intervista a Marco Verzari

Segretario Nazionale Uiltrasporti

### **Segretario, quali scenari per i Multiservizi sono sotto la lente di ingrandimento?**

Il settore dei servizi, in particolare quello dei servizi di pulizia, servizi integrati e multiservizi, è estremamente ampio, riveste un ruolo centrale nel mercato del lavoro di riferimento e riguarda moltissime aziende operanti nei campi più disparati, circa 40.000 imprese dislocate su tutto il territorio nazionale. Nel dettaglio, è possibile definirlo come un grande settore con circa 600 mila addetti, di cui il 75% è costituito da donne, le ore medie lavorate sono 20 a settimana, la retribuzione media mensile è di circa 600 euro.

Nonostante l'impatto consistente che le lavoratrici ed i lavoratori del settore esercitano quotidianamente, sono percepiti, erroneamente, come lavoratori "invisibili", utili ma non indispensabili, relegati ad una condizione lavorativa, salariale e sociale del tutto inaccettabile.

Risultano invece fondamentali in diverse realtà, e la testimonianza di ciò si evince proprio in questo drammatico momento globale che è rappresentato dalla pandemia che sta investendo duramente il nostro Paese, dove il lavoro di queste donne e questi uomini risulta indispensabile nella sanificazione dei luoghi di lavoro nei quali trascorriamo buona parte della nostra giornata. Gli stabilimenti che sostengono il tessuto produttivo del Paese, gli ospedali nei quali riceviamo le cure di cui abbiamo bisogno noi e i nostri familiari.



### **Quali sono le iniziative che la Uiltrasporti intende portare avanti in favore del comparto?**

Nella piena consapevolezza di questo scenario, e con l'obiettivo fermo di dare concreto sostegno ai lavoratori e partecipare attivamente allo sviluppo dell'economia del Paese, gli sforzi della Uil si concentrano maggiormente sul rinnovo del CCNL Multiservizi, scaduto da otto anni e principale causa di marginalizzazione dei lavoratori.

Quest'anomalia assume tratti ancora più gravi se si considera l'importanza delle mansioni svolte durante la pandemia dai professionisti del settore, e guardando al futuro è possibile suggerire che l'attuale emergenza sanitaria contribuirà ad accrescere l'importanza delle attività chiave, come ad esempio la sanificazione degli ambienti, preso atto che le nostre abitudini di approccio agli spazi rimarranno irrimediabilmente trasformate dall'esperienza pandemica.

### **Sul versante della Viabilità, qual è la situazione attuale?**

Sulla viabilità il tema più attrattivo è quello delle concessioni autostradali, che ha avuto una grande rilevanza

dal punto di vista mediatico e politico. Mi preme innanzitutto sottolineare come il mondo delle concessioni appaia tutt'ora un ambiente privilegiato in particolare per le aziende concessionarie che hanno beneficiato di condizioni contrattuali, derivate dalle condizioni ottimali ma anche dove il lavoro esprime diverse figure di qualità e professioni non giustamente apprezzate. In particolare a seguito della tragedia avvenuta con la caduta del ponte Morandi poi, tutto il sistema delle concessioni ne ha risentito in modo traumatico e ciò ha anche alimentato un processo di profonda modifica del sistema stesso. In particolare, l'evoluzione del sistema tariffario determinato dall'autorità di regolazione dei trasporti ha risentito pesantemente della necessità di dare una forte priorità agli interventi ed agli investimenti in tema di progettazione, costruzione, manutenzione, sicurezza degli impianti autostradali. Tutto ciò ovviamente più che giusto ma ha visto però al tempo stesso emergere la carenza di altre importanti esigenze del settore autostradale per assicurare all'utenza un servizio adeguato. In particolare non risulta evidenziata la necessità imprescindibile di mantenere un numero adeguato di servizi, attività e assistenza alla circolazione autostradale (i servizi di viabilità ed esercizio) nonché le fondamentali attività di presenziamento minimo h24 sui costi autostradali così come determinato dal Ministero dei Trasporti.

Tutte queste fondamentali attività vanno garantite all'utenza, ivi compresi i servizi, poiché se si desertifica un'autostrada non è possibile distinguerla da una strada pubblica: deve essere chiara la differenza per un cittadino utente tra l'usufruire di un'arteria stradale pubblica che è sovvenzionata attraverso la tassazione pubblica e l'usufruire di un'arteria autostradale in cui lo stesso utente paga tariffe aggiuntive.

Il fatto che l'ART non distingua concretamente queste specificità ha fatto sì che i concessionari, nella progettazione dei piani di investimento, abbiano tradotto la parola efficientamento in taglio ed eliminazione dei servizi. Questo per Noi resta un punto inaccettabile e siamo determinati a contrastarlo.

### ***Cosa ci puoi dire sul versante noleggio, car sharing, taxi?***

Quello del noleggio e del car sharing a breve e lunga percorrenza è un settore importante nel quale si è verificato un crollo dovuto alle conseguenze dell'attuale emergenza sanitaria: il lockdown ha condizionato pesantemente le attività lavorative legate al turismo e alla mobilità. Il Governo non ha fatto sforzi sufficienti a supporto delle aziende e le multinazionali vogliono cambiare scenario. Recentemente mi è capitato di vedere una pubblicità di una agenzia per noleggio auto in Italia: ebbene si vedeva una stanza vuota dove non c'era traccia di esseri umani.

Taxi e Ncc sono un altro settore di grande attenzione: ha subito il fermo delle città. Il Governo è stato di fatto assente e gli unici interventi di sostegno economico sono stati fatti da alcune Regioni.

Le problematiche poi si sono accentuate poiché il Governo fatica a definire norme precise di accompagnamento alla normativa vigente per regolamentare correttamente tutti i soggetti che operano nel trasporto pubblico non di linea.

Qui la tecnologia è intervenuta ad esempio attraverso l'uso delle app. Su questo la mia opinione è che il passaggio dalle cooperative tipiche all'utilizzo della app sia una conseguenza inevitabile dell'innovazione, ma credo che il processo di transizione vada gestito nel rispetto dei diritti di chi lavora in questo settore. In questo ambito poi c'è una evidente evoluzione tecnologica con l'intervento di grandi multinazionali (Uber). È necessario regolamentare con urgenza questa situazione e bisogna assolutamente garantire questo processo di transizione nel rispetto dei diritti di tutti i lavoratori (taxi, NCC) che operano nel settore.

Ci sono aggiornamenti sul livello occupazionale?

La situazione è veramente drammatica (noleggio, car sharing...) in tutti i settori, sino ad ora si è retto per il blocco dei licenziamenti ma da fine marzo se non si proseguirà con il blocco e con politiche di sostegno reddituale, ammortizzatori sociali, politiche attive per il lavoro e investimenti si verificherà una catastrofe.

Ecco, a questo proposito penso che dopo un inverno "caldo" come questo - scusa la metafora cruda - si verificherà un bagno di sangue.

Dato lo scenario appena descritto, quali sono stati i contatti più significativi con il Governo?

La Uiltrasporti ha monitorato tutte queste situazioni con grande senso di responsabilità, attraverso il Segretario Generale, la Segreteria Nazionale e tutti i responsabili territoriali che hanno contribuito a rendere con il loro impegno e i loro suggerimenti risultati positivi nelle interlocuzioni con il Governo. ♦

# IL RINNOVO DEI CCNL NEL SETTORE DELLA MOBILITÀ (FERROVIERI E AUTOFERROTRANVIERI) AL TEMPO DEL COVID

di Paolo Fantappié  
*Segretario Nazionale Uiltrasporti*

In questa grave emergenza sanitaria, la questione degli adeguamenti salariali e dei rinnovi contrattuali potrebbe apparire in prima battuta un tema non pertinente ad una situazione veramente drammatica dal punto di vista economico.

E' vero che molte aziende stanno utilizzando gli ammortizzatori sociali e molte altre hanno conti economici molto preoccupanti, ma ve ne sono anche altre che, beneficiando di forti aiuti da parte dello Stato italiano, non hanno risentito, se non in parte, della crisi generata dalla pandemia.

In quest'ultimo caso si può ben far riferimento alle Ferrovie dello Stato ed alla maggior parte delle aziende del TPL. In particolare in FS si sono ottenuti dei prestigiosi obiettivi in termini di fatturato e di profitti negli anni 2018 e 2019, tanto che il bilancio 2019 è stato definito dagli stessi manager del gruppo FS come il miglior bilancio della storia delle ferrovie italiane.

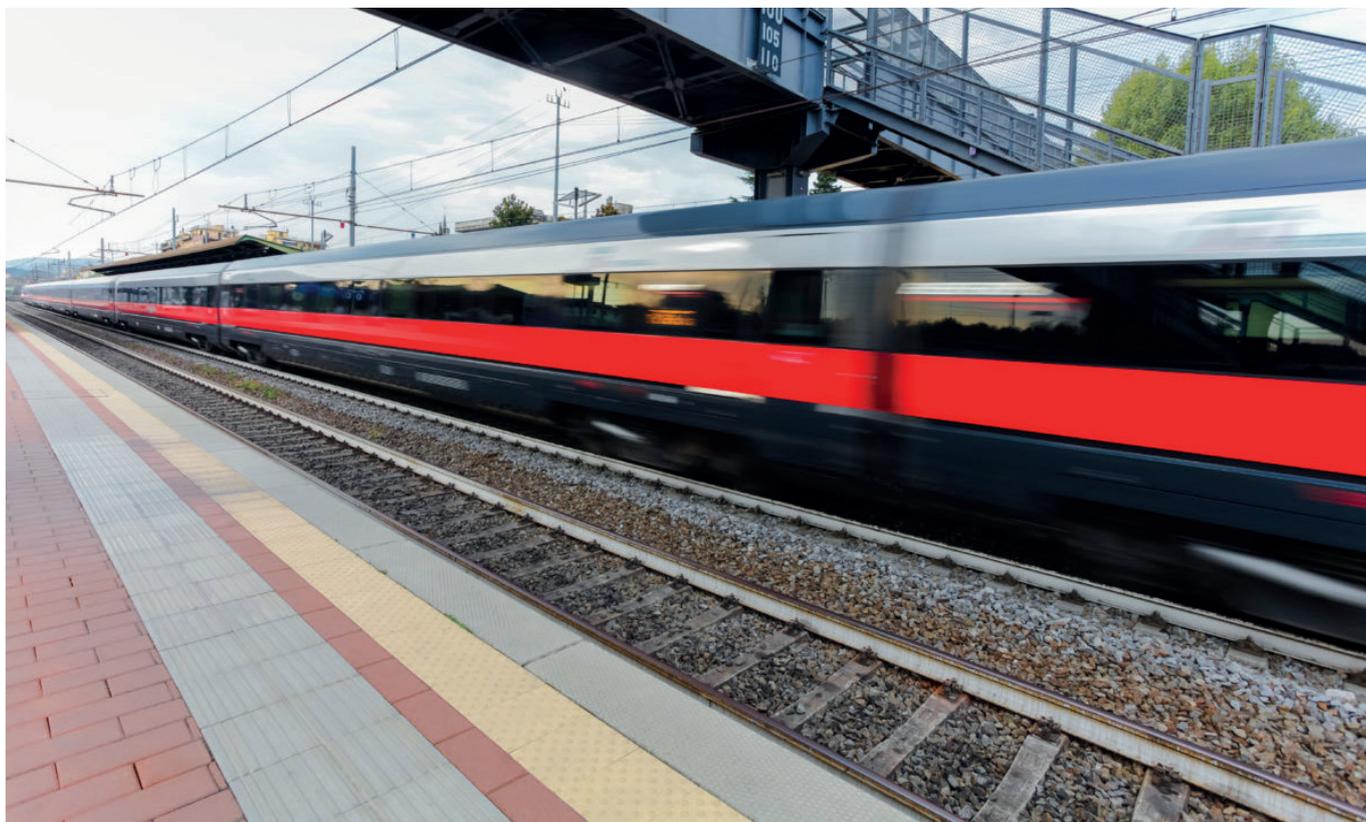
Gli aiuti provenienti dai vari decreti ristoro nel 2020 e quelli in previsione per il 2021 dovuti alla pandemia, hanno messo in primo piano il TPL ma anche il servizio ferroviario.

Nel settore relativo alla mobilità urbana ed extraurbana si sono concentrate la maggior parte di queste risorse stanziare dal Governo italiano per aiutare le aziende in crisi. In totale il TPL ha incassato un miliardo e 100 milioni per l'anno 2020 e ci sono già previste per l'anno 2021 altre 390 milioni di euro per i servizi aggiuntivi.



Nel frattempo, si stanno pianificando sempre per il Tpl e per il 2021 ulteriori risorse pari a 800 milioni. Insomma stiamo assistendo ad un servizio pagato dallo Stato vuoto per pieno vista la forte riduzione dei passeggeri trasportati. In maniera analoga si verifica anche per il settore ferroviario dove abbiamo assistito ad aiuti importanti relativi al canone di accesso alla rete ferroviaria ed ai mancati incassi della società Trenitalia.

Inoltre, tutti i contratti di servizio sia nel TPL che nel ferroviario sono stati confermati e garantiti nella pienezza delle risorse a suo tempo previste senza alcuna riduzione delle stesse, nonostante la ridotta programmazione del servizio effettuato dalle aziende di trasporto.



Insomma un trattamento da parte dello Stato che presupporrebbe una risposta da parte delle aziende di trasporto direttamente proporzionale nei confronti dei lavoratori che sono stati determinanti per il mantenimento del servizio in piena chiusura di tutte le attività, sfidando la pandemia ed i drammatici risvolti sulla salute. Invece assistiamo all'atteggiamento di entrambe le parti, ferrovie e TPL, che non volge verso la direzione di voler rinnovare i relativi contratti di lavoro scaduti più di tre anni fa ovvero nel dicembre 2017.

Nel ferroviario stiamo trattando almeno per sanare economicamente i tre anni ormai passati di mancato rinnovo; parliamo degli anni 2018, 2019 e 2020 ma FS chiede alcune contropartite tutte da valutare nel merito e non fa menzione degli aumenti sullo stipendio base sempre relativi a questi tre anni. Inoltre per il successivo triennio 2021-2023 si parla di aprire un confronto ma senza capire tempi e materie del negoziato.

Nel Trasporto pubblico locale, la situazione è ancora più difficile; in questo caso stiamo ricorrendo all'arma dello sciopero nazionale previsto per il giorno 8 febbraio p.v. dopo aver effettuato ben due procedure di raffreddamento con esito negativo, una di queste davanti al Ministero del Lavoro.

In questo caso le associazioni datoriali Asstra, Agens ed Anav dichiarano che mancano ancora all'appello per l'anno 2021 un miliardo di risorse, altrimenti è impossibile parlare di rinnovo del contratto. Quindi non bastano il miliardo e 100 milioni avuti nel 2020, ne servono ancora altri, come se le risorse entrassero all'interno di un "secchio bucato". Anche in questo caso si parla di chiudere gli anni precedenti dal punto di vista economico; per il triennio 2021-2023 si parla genericamente di aprire un tavolo ma senza conoscere nel merito ciò che verrà trattato.

Insomma una situazione difficile e caotica che esprime una volontà da parte delle aziende di non fare niente su questo tema.

Ci si nasconde dietro la crisi sanitaria per non dare il giusto riconoscimento economico ai lavoratori del trasporto ferro e del trasporto gomma e nel frattempo si incassano soldi pubblici. Una contraddizione nella contraddizione.

Come Ultrasporti saremo determinati nel raggiungere l'obiettivo nel più breve tempo possibile, dando il giusto riconoscimento economico ai lavoratori e le relative tutele normative.

Siamo certi che solo sbloccando il Contratto collettivo nazionale potremo aprire anche alla contrattazione di secondo livello, recuperando il valore del lavoro e la capacità di spesa dei ferrovieri ed autoferrotranvieri, persi in tutti questi anni senza rinnovo contrattuale. ♦

# IL PRINCIPIO DI UGUAGLIANZA NELLA COSTITUZIONE

di Francesca Baiocchi  
*Segretaria Nazionale Uiltrasporti*

Il processo di emancipazione femminile nell'immediato dopoguerra varia a seconda del tipo di società, consuetudini sociali e culturali o grado di sviluppo delle diverse nazioni. In Italia, le donne, devono raccogliere tutte le loro forze per conquistare i diritti civili soffocati dal fascismo, che le relegò quasi esclusivamente al ruolo, anzi, "missione" di fare figli, molti figli per la Patria, tanto da concedere loro addirittura una medaglia d'onore, nota anche con il nomignolo "medaglia della coniglia".

Nell'immediato dopoguerra i partiti italiani investono nella partecipazione femminile in politica, sono 21 le donne elette all'Assemblea Costituente, sono donne che fecero causa comune affinché la formulazione della Costituzione contenesse i principi fondamentali sull'emancipazione femminile, l'uguaglianza tra i sessi, le tutele lavorative ed il sostegno familiare.

Per comprendere ancora meglio gli obiettivi che le madri Costituenti si proponevano di raggiungere, è illuminante riferirsi all'intervento di Teresa Mattei sull'emancipazione femminile svolto all'Assemblea Costituente del 18 marzo 1947: «Noi non vogliamo che le donne italiane aspirino ad una assurda identità con l'uomo. Vogliamo semplicemente che esse abbiano la possibilità di espandere tutte le loro forze, tutte le loro energie, tutta la loro volontà di bene nella ricostruzione democratica del nostro Paese. Perciò riteniamo che il concetto riformatore della lotta che abbiamo condotta per raggiungere la parità dei diritti debba stare a base della nostra nuova Costituzione, rafforzarla, darle un orientamento sempre più sicuro», nonché alle parole di Bianca Bianchi che descrivono l'atmosfera di quei momenti: «le conversazioni che nascono tra uomo e donna ora hanno un tono diverso, alla pari».

Il diritto all'uguaglianza tra tutti i cittadini, è inserito fra i primi dodici articoli "Principi fondamentali" della Costituzione all'art. 3 commi 1 e 2, che rispettivamente descrivono l'uguaglianza formale e sostanziale. Pertanto il suddetto articolo, rappresenta un pilastro fondamentale del nostro ordinamento, una norma di carattere generale vincolante, alla quale conformare le leggi dello Stato italiano.

Art. 3 Tutti i cittadini hanno pari dignità sociale e sono eguali davanti alla legge, senza distinzione di sesso, di razza, di lingua, di religione, di opinioni politiche, di condizioni personali e sociali.

È compito della Repubblica rimuovere gli ostacoli di ordine economico e sociale, che, limitando di fatto la libertà e l'eguaglianza dei cittadini, impediscono il pieno sviluppo della persona umana e l'effettiva partecipazione di tutti i lavoratori all'organizzazione politica, economica e sociale del Paese.

Comma 1: uguaglianza formale. Ciascun cittadino ha pari dignità di fronte alla legge. Il contenuto delle leggi non deve privilegiare alcuni o discriminare altri in base a diversità di sesso, razza, lingua, religione, opinioni politiche, condizioni personali e sociali. Ognuno di questi fattori è stato in passato un motivo di disuguaglianza e discriminazione: basti pensare, alle lotte che le donne per secoli hanno affrontato per avere gli stessi diritti degli uomini.





Comma 2: uguaglianza sostanziale o di fatto. E' assegnato allo Stato il compito di realizzare concretamente l'uguaglianza formale, attraverso interventi di rimozione degli ostacoli, di ordine economico e sociale, che in concreto limitano o disconoscono l'uguaglianza fra i cittadini. Nonché l'adozione di provvedimenti che diano le medesime opportunità e permettano a tutti i cittadini di godere della stessa dignità sociale: basti pensare, alle borse di studio che permettono a chi ha una condizione economica svantaggiata di raggiungere i livelli più alti d'istruzione.

L'uguaglianza, quindi, non significa essere tutti uguali in senso algebrico  $A=B$ , ma avere tutti pari dignità e eguale opportunità, che si realizzano, grazie agli interventi legislativi che fanno recuperare, ai cluster discriminati, lo svantaggio sociale accumulato a causa della non effettiva uguaglianza.

Tra l'altro, la Costituzione, nel suo articolato, riconosce all'art. 37 la parità tra donne e uomini in ambito lavorativo e retributivo, all'art. 29 riconosce l'uguaglianza morale e giuridica dei coniugi all'interno del matrimonio e all'art.51 riconosce la parità di accesso agli uffici pubblici e alle cariche elettive in condizioni di eguaglianza. Va, comunque precisato e ricordato, che la parità di trattamento ha una valenza generale, riguarda tutte le persone e non solo all'uguaglianza tra uomini e donne.

La Carta costituzionale assieme alla successiva produzione normativa, hanno realizzato un quadro legislativo che solo apparentemente è robusto e soddisfacente, poiché, nella realtà, continuiamo a registrare il perdurare di differenze salariali e pensionistiche tra donne e uomini, scarsa opportunità di carriera per le lavoratrici, ed una leadership femminile di numerosità residuale.

Tutte queste forme di discriminazione palesano la necessità di una azione che renda i principi costituzionali effettivi e realizzati. L'intervento per la loro realizzazione deve, tra l'altro, contemplare l'abiura di una cultura patriarcale che esiste nella sostanza, e si manifesta con tutta la sua arretratezza e violenza quando, ancora oggi, si asserisce che la donna sia naturalmente portata alla cura, mentre l'uomo sia naturalmente portato alla vita pubblica, sociale ed economica.

Bisogna impedire a chiunque, in qualsiasi settore della vita politica, sociale o lavorativa, di portare specialmente nella propria professione, modelli soggettivi e credenze personali, che operando a livello profondo e nascosto, realizzano quelle barriere e clima ostile che impedisce alle donne di raggiungere la parità sostanziale o di fatto.

L'obiettivo è realizzare uno scatto culturale che intervenga sul comune sentire e cambi questi modelli mentali sedimentati e radicati, tanto da essere considerati "naturali" che tengono, purtroppo, l'Italia zavorrata a opinioni preconcepite e generalizzate comunemente chiamate: stereotipi. ♦

## LA PERENNE CRISI DEL TPL

*Sciopero delle lavoratrici e dei lavoratori del Tpl indetto per il rinnovo del CCNL ma anche per sollecitare regole chiare e risorse adeguate*

di Roberto Napoleoni

*Dipartimento Nazionale Ultrasporti Mobilità TPL*

**L**a profonda crisi in cui versa, da anni, il Trasporto pubblico locale necessita, ora o mai più, di interventi immediati che mettano in sicurezza il settore ma anche e soprattutto di politiche di medio e lungo periodo fondate su equità sociale, sostenibilità ambientale e sviluppo dei servizi, capaci di cogliere le grandi opportunità, anche economiche, che da questa terribile pandemia possono derivare. Le azioni intraprese sino ad oggi, già prima dell'emergenza sanitaria e ancor più oggi nell'oggettiva condizione di una gravissima crisi del Paese e del settore, si sono sempre dimostrate, salvo rarissime eccezioni regionali, inefficaci e hanno evidenziato profonde carenze sia di programmazione che di gestione.

Il Covid ha svelato prima ed esasperato poi, in maniera brutale, tutte le inefficienze e le distorsioni che il sindacato sottolinea da anni e ha portato al pettine i tanti nodi irrisolti dell'attuale assetto del

trasporto locale e regionale mostrando tutte le carenze organizzative e strutturali del settore che, troppo spesso, non sa dare una risposta adeguata alla nuova domanda di mobilità dei cittadini.

Il ruolo centrale del Tpl nella mobilità e il suo ineludibile contributo per l'efficienza, la sostenibilità e lo sviluppo dei grandi centri urbani così come delle piccole città e delle loro interconnessioni, in un'ottica di maggiore benessere e vivibilità, è riconosciuto da tutti ma ciò non viene mai implementato pienamente in azioni concrete che tendano al perseguimento di questi obiettivi.

La ricetta per curare i mali del trasporto pubblico è nota ma richiede assunzione di responsabilità e competenza per poter essere applicata.

In primis sarebbe necessario intervenire sulla definizione delle competenze dei vari livelli istituzionali riportando alla competenza dello Stato alcuni aspetti fondamentali per la definizione del servizio. In secondo luogo, occorre razionalizzare il quadro normativo definendo regole certe, chiare ed esigibili capaci di garantire il lavoro, la programmazione e gli investimenti, in particolare per ciò che riguarda le modalità di affidamento. Il sistema delle gare non



ha portato i risultati promessi o sperati ma ha prodotto quasi esclusivamente contrazione delle tutele e delle retribuzioni dei lavoratori nonché infiniti contenziosi legali tra i partecipanti che hanno bloccato investimenti e sviluppo.

C'è poi il tema delle risorse sul quale non ci potrà essere più indeterminazione. Adeguata dotazione, stabilizzazione e indicizzazione del Fondo nazionale trasporti sono i tre pilastri dai quali non si può prescindere. Occorre poi fare anche

una seria riflessione sulle modalità di riparto delle risorse e sui criteri di distribuzione abbandonando per sempre il criterio della spesa storica verso la valorizzazione del costo standard ma anche di incentivi all'aggregazione aziendale. Non ci potrà essere più spazio per sprechi e dispersione di risorse, per inefficienza "fisiologica" derivata da interessi altri rispetto a quello dell'erogazione di un servizio di qualità.

Evidentemente un processo tanto complesso non può fare a meno del lavoro. Fondamento non surrogabile per un Tpl di qualità, al pari e forse anche più importante di altri fattori che pure non devono mancare come la capacità progettuale e la competenza gestionale piuttosto che la trasparenza e la funzionalità dei processi e degli appalti.

La strada finora non appare però essere stata intrapresa. Le risorse devono essere investite in un servizio pubblico di maggiore qualità, più elevata sicurezza per lavoratori e utenti, di incremento e ammodernamento di un parco mezzi tra i più vecchi d'Europa nonché rinnovando il Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro scaduto da tre anni.

Lavoratrici e lavoratori ogni giorno garantiscono il diritto costituzionale alla mobilità dei cittadini, non hanno mai interrotto la loro attività anche nei momenti più drammatici della pandemia e hanno rappresentato persino il parafulmine delle inefficienze del sistema.



A queste criticità si sono aggiunte quelle legate a uno stato emergenziale che ha ormai assunto carattere di strutturalità: le lavoratrici e i lavoratori operano spesso in solitudine, abbandonati a sé stessi con la paura del contagio e del rischio aggressioni in forte aumento, in balia del malcontento di un'utenza sfinita ed esasperata per un servizio di trasporto pubblico, molto spesso non all'altezza di un Paese civile.

In questo quadro, alle legittime richieste di rinnovo del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro, le Associazioni Datoriali di categoria, Asstra, Agens e Anav, utilizzano la pandemia come alibi, per non dare risposta alle giuste aspettative di maggiori tutele, sicurezza e retribuzione delle lavoratrici e dei lavoratori.

Per queste ragioni, pur nella consapevolezza di arrecare ulteriore disagio ai cittadini in un momento difficile del Paese, gli autoferrotranvieri e internavigatori, il prossimo 8 febbraio, incroceranno le braccia per 4 ore, nella speranza che questo riporti l'attenzione sul settore e convinca una volta per tutte gli attori del cambiamento ad uscire dalla propria "zona di comfort" ed affrontare con determinazione e serietà, nel rispetto dei reciproci interessi ma verso un unico grande obiettivo, le sfide che abbiamo davanti per portare il Tpl, e il Paese con esso, fuori da questa tremenda crisi verso una nuova crescita. ♦

## GLI APPALTI NEL SETTORE AEROPORTUALE

di Simone de Cesare

*Dipartimento Nazionale Ultrasporti Trasporto Aereo Personale di Terra*

In questi ultimi anni stiamo assistendo ad una costante ricerca di risparmio da parte di tutte le aziende del settore aeroportuale. Questo di per sé non dovrebbe destare grosse preoccupazioni, ma quando tale ricerca avviene attraverso appalti e subappalti che non tengono presenti i principi che salvaguardano l'occupazione ma anzi ne stimolano la compressione dei diritti e dei salari dei lavoratori interessati, non è più possibile tacere.

Le società di gestione aeroportuale, le quali dovrebbero vigilare insieme all'Enac su tali pratiche, sono le attrici principali di questo triste spettacolo. La regolamentazione di queste pratiche secondo norme che diano garanzie alle aziende e ai rispettivi lavoratori non può più attendere.

In questi anni la Ultrasporti si è battuta al fine di avere una clausola sociale efficace ed esigibile sia all'interno del CCNL di settore che nei siti aeroportuali sancendo una teoria che può sembrare ovvia ma che purtroppo non lo è: "al trasferimento del lavoro da un'azienda ad un'altra deve seguire il passaggio dei lavoratori che svolgevano quell'attività".

Doveroso sottolineare che la clausola sociale si applica laddove vi sia lo stesso Ccnl applicato, ma nonostante ciò le aziende spesso trovano scuse per non prendere i lavoratori interessati adducendo diverse motivazioni. La questione appalti diventa maggiormente dirompente quando il passaggio avviene tra aziende che applicano Ccnl diversi rendendo le clausole sociali inefficaci.

Il settore del trasporto aereo ha perso negli anni campo di applicazione perché si è preferito guadagnare concedendo alcune tipologie di lavori appunto ad altri Ccnl come ad esempio pulizie, ristorazione, sicurezza, dutyfree, manutenzione meccanica dei mezzi a terra. L'unica realtà che rimaneva parzialmente coperta da nuovi ingressi contrattuali dif-

ferenti dal Ccnl del trasporto aereo sono le cosiddette attività del ramo Aviation, ossia quelle che hanno un contatto diretto con l'aeromobile anche se in sporadici casi e qualche aeroporto minore ha consentito l'utilizzo di contratti di facchinaggio ai

lavoratori che si adoperano sottobordo per il carico e scarico bagagli. L'ultima entrata all'interno del perimetro è l'attività di aviorifornitore un tempo svolta direttamente dai giganti del petrolio come Eni e gestita con il Ccnl dell'energia.

Anche in questo caso per risparmiare si è deciso di liberalizzare questa attività consentendo la nascita di più aziende dedicate al rifornimento carburante degli aeromobili le quali hanno deciso liberamente di applicare il Ccnl più a loro conveniente. In un primo periodo Skytanking ha applicato il Ccnl del trasporto aereo sez handlers, la Carboil il Ccnl e del TA sez aeroporti, Levorato-Marcevaggi e nautilus il Ccnl merci e logistica dividendosi più o meno equamente il ricchissimo mercato.

Con il passare del tempo e con l'aggravarsi della crisi generata dalla pandemia COVID-19 la situazione è velocemente degenerata. La Skytanking oggi Skyfueling ha progressivamente perso attività e appalti l'ultimo dei quali, il più importante, quello sull'hub principale di Fiumicino. Con questo appal-



to messo a bando da Eni e vinto da Levorato in piena crisi COVID, ci troviamo a dover gestire il passaggio di 50 unità dall'uscente Skyfueling.

Dopo mesi di lettere siamo riusciti ad ottenere un tavolo di confronto tra le due società al quale hanno partecipato insieme alle organizzazioni sindacali dei due comparti contrattuali interessati a livello nazionale. Neanche a dirlo la situazione è subito apparsa in salita in quanto non essendoci automatismi tra i due Ccnl, l'azienda subentrante ha dichiarato di avere già circa 20 esuberi in cigs e di non poter assorbire ulteriore personale, dall'altro lato Skyfueling non avendo più attività sullo scalo di Fiumicino minaccia la chiusura dell'azienda e il licenziamento dei lavoratori.

Dopo due incontri tra le parti, al secondo dei quali hanno partecipato anche le segreterie regionali del Lazio, le aziende hanno mantenuto distanze incolmabili e l'offerta inaccettabile di Levorato si è fermata a prendere 4 lavoratori nel 2022 e 4 nel 2023 sui 50 interessati.

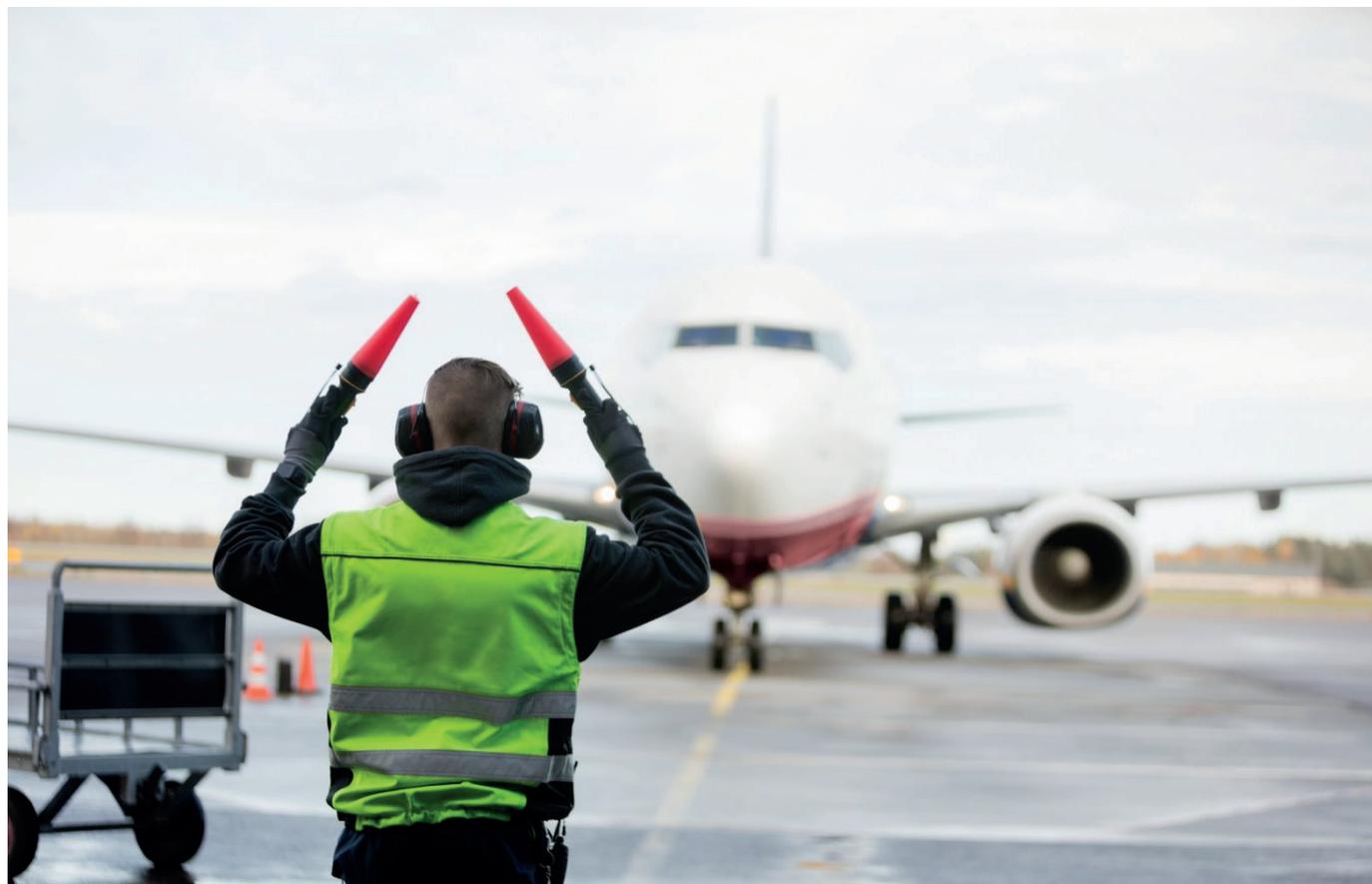
Questa partita è tuttora aperta e ci vedrà impegnati per trovare soluzioni condivise e sostenibili al fine di salvaguardare entrambe le aziende ma soprattutto i loro lavoratori che non possono essere le vittime di un mercato iperliberalizzato.

L'obiettivo che la Uiltrasporti si pone è quello anche, grazie all'art.203 del decreto rilancio Italia

che prevede che all'interno degli aeroporti non si applichino minimi tabellari inferiori al Ccnl di riferimento del settore del trasporto aereo, di riportare tutti questi lavoratori sotto un'unica realtà contrattuale che garantisca loro diritti e salari equi.

Nell'attesa che Enac convochi il tavolo per affrontare il tema contrattuale, la Uiltrasporti si sta facendo parte attiva per far sedere intorno allo stesso tavolo le aziende che applicano differenti Ccnl, al fine di sottoscrivere un impegno che consenta di garantire la salvaguardia occupazionale all'interno degli aeroporti italiani anche attraverso la sottoscrizione di clausole sociali di sito per evitare l'utilizzo errato di appalti e subappalti in modo che non generino dumping contrattuale salariale e infine sociale.

Questo è l'obiettivo che ci poniamo e per il quale lavoreremo nei prossimi mesi che si prospettano molto impegnativi, in quanto a marzo scadrà il blocco dei licenziamenti imposto dal governo, che se non sarà prorogato, insieme ad altri aiuti al settore aeroportuale, rischia di dare luogo ad una "macelleria sociale" contro la quale ci batteremo senza sosta. ♦



## UN PAIO DI RIFLESSIONI

di Giuliano Galluccio

Dipartimento Nazionale Ultrasporti Porti e Logistica

**È** da tempo che non scrivo sulla nostra rivista. Sarà per la scomparsa di Lallo, che con la sua sempiterna grinta faceva capolino nelle nostre stanze e, con la tenacia del sindacalista, non ti mollava finché non era riuscito ad estorcerti almeno 2000 spazi - così parlava lui da vero giornalista quale era - per il prossimo numero del Giornale, e guai a chiamarlo "giornalino" si offendeva tremendamente perché sminuiva il ruolo dell'organo di stampa della Ultrasporti.

Ebbene sì il nostro organo di stampa, che ancora oggi stampiamo nonostante la carta stampata non vada più di moda. Oggi come oggi le mode passano velocemente e se già anche Facebook è ormai rimasto uno strumento nelle sole mani di quei Millennials che, come me, non vogliono adeguarsi ai nuovi social chissà le riviste cartacee!

Ad ogni modo scriveva Umberto Eco in una sua "Bustina di Minerva" che la carta stampata è ad oggi l'unico supporto che garantisca una sufficiente certezza di "sopravvivenza al tempo", cosa che invece resta ancora ignota se si parla dei supporti informatici.

Se infatti i libri su carta ci hanno dimostrato di durare almeno 500 anni - per poi non parlare delle pergamene - nulla sappiamo sui supporti informatici (cd, memorie flash, dvd, Blu-ray, etc) che innanzitutto cambiano sistema di supporto con cadenza decennale e che corrono il facile rischio di essere smagnetizzati.

Ad ogni modo senza pretendere che queste mie riflessioni siano lette dai posteri, ritengo che l'esercizio della scrittura sia quanto meno un utile modo per mettere in fila i pensieri, e fissare lo stato dell'arte, in un momento assai convulso che sta attraversando la politica e la società.

Venendo quindi a noi è da tempo che mi premeva condividere alcune riflessioni sulle questioni a noi più vicine, ovvero tutto quello che sta avvenendo

nei nostri porti, tra una legge di riforma che in realtà non si è mai realmente compiuta, la recente procedura di infrazione aperta dalla Commissione Europea che rischia di travolgerci come un treno in corsa e le questioni legate al contratto dei porti.



Nessuna fase della storia dei porti è stata, forse, concitata come questa, e ne abbiamo passate già molte assieme.

Qualcuno l'ha definita la tempesta perfetta - e lo capisco solo ora - in quanto se assommiamo quello che è avvenuto nello shipping con la famosa "occupazione" da parte delle compagnie armatoriali del segmento terrestre della filiera logistica, con lo sconquasso che sta vivendo la nostra portualità, non è difficile capire come siamo messi (male).

Quello che resta della riforma della governance portuale è disarmante.

Si è tentato di fare una riforma organica che consentisse il coordinamento delle politiche dei nostri porti a livello centrale e siamo invece di fronte alla stessa tiritera dove ognuno corre per sé a caccia di finanziamenti e popolarità per il proprio sistema portuale con l'unica differenza, rispetto a prima, che il cluster - chi contava veramente nei porti - è rimasto fuori dalla governance a causa della soppressione dei comitati portuali. Credo che mai quanto ora sia attuale il detto inglese "no taxation without representation!".

L'altra grande battaglia, quella sull'autoproduzione, l'abbiamo nominalmente vinta, peccato però che il potere degli armatori si senta e, tra annunciati ricorsi alla corte di giustizia e dichiarazioni bellicose a mezzo stampa, ancora non abbia visto la luce il decreto ministeriale di attuazione di tale norma.

Armatori che, ricordiamolo, hanno incassato una proroga di altri quattro anni della famosa "Consortia Block Exemption Regulation" cosa che grida vendetta in questa fase, specialmente, dove la Commissione Europea ha aperto una procedura di infrazione sugli aiuti di stato ai nostri porti che, di fatto, stravolgerebbe l'assetto giuridico delle nostre AdSP con un pericoloso effetto boomerang.

Quello che andrebbe capito, al netto delle "Grida" manzoniane levatesi in questi ultimi mesi da parte di tutto il cluster, come mai nazioni che contano più di noi in Europa, come la Francia, abbiano di fatto scelto di patteggiare con la commissione scegliendo per l'appunto su quali proventi pagare le tasse, mentre noi abbiamo deciso di tenere la linea dura.

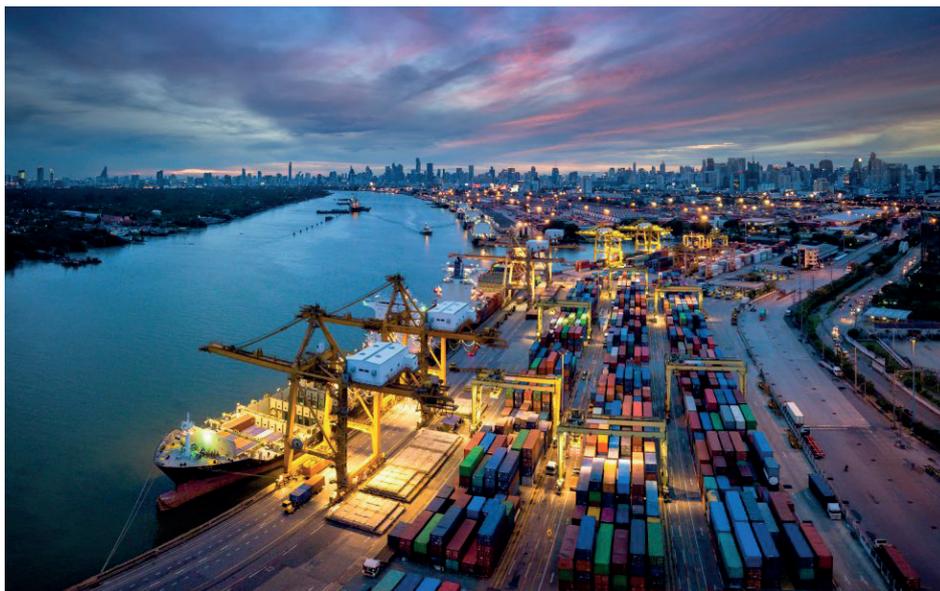
Non che faccia male un po' di orgoglio patriottico, e qui mi sovviene la crisi di Sigonella, ma quando la stessa Commissione, che si sa, è abituata più a sistemi di governance nordeuropea, dove di fatto, la concessione di banchine è una licitazione privata, ci scrive che bastava motivare la decisione dell'Italia di non tassare i canoni in quanto di fatto le AdSP svolgono prevalentemente un servizio di interesse generale per il porto (art. 106 del TFUE), dove le attività economiche svolte da questi enti sono di fatto accessorie. Un po' come quando il professore al liceo trovava scarsa la preparazione dello studente e, per pietà, gli suggeriva la risposta durante l'interrogazione.

Ma noi in Italia si sa tendiamo ad essere un po' barocchi e abbiamo preferito addurre altre motivazioni. Ora vedremo che ne sarà del ricorso annunciato dal Ministero dei Trasporti in piena crisi di Governo, ricorso che già i più eminenti giuristi del settore dichiarano essere perso in partenza.

Se non altro, se dovessimo risultare soccombenti, potrebbe essere un'occasione per rimettere mano alla legge portuale e, chissà, ripristinare magari un sistema di governance dove anche i veri portatori di interesse partecipano alle decisioni della AdSP.

L'importante è non disperdere il ruolo pubblico delle AdSP che è imprescindibile proprio per garantire la concorrenza tra imprese e tra scali, specialmente in un periodo come questo dove di fatto si sta assistendo ad un indebolimento del cluster portuale a favore di quello marittimo.

Non sono più i tempi di unità del settore, del terminalismo forte e del "fronte del porto". Ora, anche le dinamiche interne al settore sembrano perfettamente al passo coi tempi teorizzati da Bauman e dalla sua intuizione teorizzata nella società liquida. Per rendere meglio il concetto, e come si dice dalle mie parti, "oggi ognuno balla con sua nonna!".



Questa situazione la stiamo riscontrando anche nel rinnovo del contratto collettivo, che, se inizialmente voleva essere una rivendicazione di alto profilo e lungimirante, sta diventato invece il coacervo di rivendicazioni datoriali di cui si fatica anche a capirne il tempismo. Tutti ricorderanno infatti come ci siamo spesi, noi della Uiltrasporti in primis, per ottenere il fondo di accompagnamento all'esodo e l'ostruzionismo che c'è stato da parte datoriale.

Adesso, a distanza di ormai due anni dall'avvio delle trattative, la strada sembra ancora in salita in quanto si è spostata completamente l'asticella e se, anche qui solo su carta, il percorso di costituzione del fondo è stato tracciato, mancano all'appello le risorse per finanziarlo e anche quelle per l'aumento contrattuale.

Infatti le fibrillazioni della parte datoriale sono riuscite a trasferirsi anche dal lato sindacale e ad aumentare le tensioni. Ora dovremo vedere se si andrà verso lo scontro o se prevarrà il buon senso che ha sempre contraddistinto il nostro settore. ♦

# LAVORARE MENO PER LAVORARE TUTTI

di Riccardo Mussoni

*Dipartimento Nazionale Ultrasporti Mobilità AF*

**T**ra i 17 obiettivi di Sviluppo Sostenibile individuati dall'Onu da raggiungere entro il 2030, di particolare interesse dal punto di vista del lavoro, è il punto 8: promuovere una crescita duratura, inclusiva e sostenibile, la piena e produttiva occupazione e un lavoro dignitoso per tutti.

Nel mondo un lavoratore su tre è disoccupato, soprattutto giovani; si stima che più di 200 milioni di persone siano senza lavoro, per questo la creazione di posti di lavoro rispettosi dei diritti umani è indispensabile, non solo per i paesi in via di sviluppo, ma anche per quelli con economie emergenti e quelli già industrializzati.

La crisi occupazione del pianeta è strutturale, aumentata dall'effetto pandemico e dalle incertezze di soluzioni radicali e durature che garantiscano la sconfitta del Covid-19. Pertanto, non bastano di certo misure straordinarie finalizzate all'assistenzialismo, ma servono ingenti investimenti in formazione, programmazione scuola/attività lavorative e istruzione continua al fine proteggere i lavoratori



espulsi dalle innovazioni tecnologiche.

Sempre più insistentemente, in alcuni stati europei e nei consigli di qualche multinazionale, sta diffondendosi un'affermazione che echeggiava nei primi decenni della rivoluzione industriale, quando nelle fabbriche si lavorava almeno 16 ore al giorno, per 6 giorni alla settimana: lavorare meno, lavorare tutti.

Nel 1914 fu Henry Ford ad abbassare il numero delle ore di lavoro, accorciando anche la settimana lavorativa portandola a 5 giorni e non solo: applicò anche l'aumento del salario giornaliero. Segno di come aveva capito quanto fosse importante e conveniente il benessere lavorativo dei lavoratori, tanto più la pace sociale nelle sue fabbriche.

Un caso interessante è il test sperimentato, ai 2300



dipendenti, dalla Microsoft Giapponese nel 2019. La società decise di accorciare la settimana lavorativa a 4 giorni. I risultati, in termini di produttività e benessere dei dipendenti, sono stati sorprendenti. Le assenze, durante la settimana corta, sono diminuite del 25%, il consumo di elettricità in ufficio è calato del 23%, è stato stampato il 58,% in meno di carta, la durata delle riunioni in media conta circa 30 minuti e la produttività è aumentata del 40% inoltre, il 92,1% dei lavoratori ha detto di gradire la settimana corta. Con l'effetto, rispetto all'anno precedente, di migliori guadagni, maggiori spazi per nuove assunzioni e con generali benefici positivi per tutto l'ambiente di lavoro in azienda.

Ma i giapponesi non sono i primi a provare la strada del "lavorare meno" al fine di aumentare la resa aziendale e migliorare il benessere di vita e lavoro dei dipendenti.

A ottobre del 2018 la neozelandese Perpetual Guardian ha sperimentato la settimana corta riscontrando aumento della produttività e un significativo calo dei livelli di tensione del personale, nel 2019 la scelta è diventata definitiva.

Da segnalare l'Harvard Business Review, la più diffusa e autorevole rivista di management al mondo, che nel 2018 ha pubblicato i dati relativi ad un esperimento che avvalorava la tesi che anche solo la diminuzione della giornata lavorativa da otto a sei ore aumenta sensibilmente la produttività di un'azienda.

Perfino Alexandra Palt, responsabile mondiale per la Sostenibilità del gruppo Oréal, il colosso mondiale della cosmetica, introduce il principio della settimana di lavoro a 4 giorni a parità di stipendio. Anche diversi esponenti politici europei stanno pensando a soluzioni efficaci sul fronte del lavoro: la premier finlandese Sanna-Mirella Marin intende ridurre l'orario di lavoro giornaliero portandolo a



sei ore, la tedesca Katia Kipping leader del partito Die Linke propone la settimana lavorativa da 4 giorni o un orario massimo di 30 ore, in Svezia e Danimarca si sta sperimentando la settimana corta.

Il mondo del lavoro sta velocemente cambiando e il COVID-19 ne sta accelerando i processi, vedi ad esempio la rapida diffusione dello smart working o comunque, di lavori da remoto. Stiamo assistendo ad una diminuzione di posti di lavoro ordinari,

mentre le nuove professioni emergenti non trovano le indispensabili professionalità di competenza. Prima che esploda la protesta sociale è necessario correre ai ripari.

La riduzione dei tempi dell'attività lavorativa a parità di trattamento economico sarebbe una soluzione concreta a diversi problemi,

si darebbe una risposta: alla redistribuzione della ricchezza creata dal lavoro, al bilanciamento della produttività, all'urto dei cambiamenti prodotti dalla tecnologia e a una reale politica dei redditi.

Come in tutti i cambiamenti si deve procedere gradualmente. E' necessario approfondire e condividere il percorso con tutte le istituzioni preposte, individuare i settori produttivi e le modalità per lavorare meno e lavorare tutti, a parità di trattamento economico a partire dai rinnovi dei prossimi contratti nazionali. ♦



# LOGISTICA, PILASTRO PORTANTE DEL NOSTRO PAESE

di Massimiliano Pischedda  
*Dipartimento Nazionale Ultrasporti Porti e Logistica*

**A**nche nella fase più acuta della pandemia, c'è chi non si è mai fermato. Da marzo ad oggi la logistica e i trasporti hanno svolto un ruolo fondamentale per l'Italia: è grazie a loro se abbiamo continuato a fare la spesa, se le farmacie e gli ospedali hanno prestato le cure a chi ne aveva bisogno, se sotto l'albero ci sarà un regalo ad aspettare i nostri cari.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in questi mesi difficili ha sempre sostenuto i lavoratori e le imprese di questi settori, a partire dalla condizione delle linee guida sulla sicurezza sanitaria.

Per rendere merito a tutte le donne e agli uomini che muovono le merci nel nostro Paese, abbiamo deciso di promuovere una campagna di comunicazione.

Così il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti annuncia la trasmissione di un video di ringraziamento a tutti i lavoratori del settore sulle reti televisive nazionali; quello che oggi è chiaro a tutti è l'importanza e la centralità del comparto della Logistica e del trasporto delle merci che spaziano dall'autotrasporto pesante con i nostri camionisti, all'e-commerce con i driver fino ad arrivare al trasporto di pietanze nelle nostre case con i rider, altra categoria tuttora protagonista, facendo sì che i cittadini in tempi di lockdown possano e abbiano potuto affrontare la pandemia senza accusare alcuna mancanza di qualsiasi tipo di merce di prima necessità e non dimentichiamo che il nostro paese ha una capacità massima di 5 giorni di riserve merceologiche disponibili senza approvvigionamenti.

Quindi è bene fare qualche riflessione sul ruolo centrale e strategico della Logistica e della sua filiera e sulle condizioni che dovranno essere sempre più qualitative con elevati standard di sicurezza per tutti gli addetti ai lavori.

Partiamo quindi dalla formazione, ritenendo che sia uno dei punti di partenza per dar prestigio e appassionare sempre più giovani a questo mondo, non trattando solo la formazione obbligatoria o non obbligatoria, ma pensando per lo più a una formazione accademica che possa plasmare nuovi operatori del futuro. O ancora il tema delle patenti abilitative e i suoi costi che dovrebbero essere più accessibili ai giovani per poter iniziare la profes-

sione del camionista.

Argomento molto importante è quello sulla sicurezza. Troppe morti ci sono state in questi anni nel settore, pensiamo alle condizioni di lavoro degli operatori della movimentazione delle merci in molti hub, dove vince sempre la legge del risparmio dei costi e quindi anche della sicurezza, in particolare di chi si trova gran parte della giornata in mezzo ad una strada senza avere aree adeguate per riposare e ristorarsi o servizi igienici a disposizione. Un pensiero anche alle difficoltà che possono riscontrare le donne, per non parlare di coloro che rischiano attacchi personali, a testimone di ciò l'ultima aggressione ad un rider.

La vittima è un 52 enne, sposato e con due figli, che con questo lavoro sbarca il lunario. L'aggressione è avvenuta nella notte tra il primo ed il 2 gennaio, a Calata Capodichino: 6 ragazzi, a bordo di due motorini, lo hanno picchiato per sottrargli lo scooter, episodio ripreso in un video da un residente e diffuso su Facebook, fortunatamente per il lavoratore solo qualche contusione, ma più passa il tempo e più ci rendiamo conto che purtroppo questo è il prezzo che stanno pagando molti ciclo fattorini per colpa di chi nega loro ogni tipologia di diritti e supporto. Nonostante la brutale aggressione, pur di non perdere il posto di lavoro il ciclo fattorino ha continuato anche nella giornata seguente all'accaduto a fare le consegne, perché come succede in quel contesto, non puoi permetterti di stare male altrimenti rischi di non avere più ore messe a disposizione dall'azienda per poter lavorare.

Questo è solo uno degli ultimi avvenimenti che possiamo raccontare ma potremmo scrivere un libro intero e non solo un articolo.

Auspichiamo che l'eco politica che ha riconosciuto il settore come strategico per il paese non sia solo fine a se stessa ma piuttosto un inizio di presa di coscienza delle problematiche che ci sono e sia l'input per fare quel salto qualitativo degno di chi ha messo e chi mette a rischio se stesso e i suoi cari ogni giorno per il bene del nostro paese ♦





OSSERVATORIO NAZIONALE  
SULLE RETRIBUZIONI DEI LAVORATORI DIPENDENTI

## I principali risultati dell'indagine UIL sulle retribuzioni dei lavoratori dipendenti italiani.

### Un focus sul settore trasporti

*Gennaio 2021*



## *Prefazione a cura del Segretario Generale Uiltrasporti Claudio Tarlazzi*

La pandemia ha evidenziato la necessità di porre in essere misure strutturali per la ripresa del mercato del lavoro, i nuovi fabbisogni occupazionali sono conseguenti alla accelerazione del Covid ma anche agli investimenti previsti. La crisi rischia di ampliare le disuguaglianze per i lavoratori più vulnerabili che sono anche i più colpiti dagli effetti della pandemia, soprattutto i giovani e le donne (che rappresentano 2/3 del personale sanitario).

Prendendo in esame alcuni dati riportati di seguito si evince che:

- il nostro Paese è ultimo in Europa nel tasso di occupazione femminile;
- il tasso di occupazione delle donne è di 18 punti percentuali più basso di quello degli uomini, il lavoro part time riguarda il 73,2% le donne ed è involontario nel 60,4% dei casi. I redditi complessivi guadagnati dalle donne sul mercato del lavoro sono in media del 25% inferiori rispetto a quelli degli uomini;
- alcune ricerche sui dati europei indicano la possibilità per l'Europa di trovarsi nell'arco dell'anno con un numero di disoccupati tra i giovani cresciuto di oltre il 50 % rispetto ai livelli pre-crisi.

Le Nazioni Unite e altri studi internazionali evidenziano che oltre ad un sensibile aumento della disoccupazione, peggiora anche la qualità del lavoro, in termini di ore lavorate, di tipo di contratto, di trattamento economico.

È importante mettere in campo rapidamente strumenti adeguati, anche nell'ottica delle politiche rivolte appunto alla Next Generation. Tra le giovani donne è molto più diffuso il fenomeno dei Neet, i giovani fra i 15 e i 34 anni che non hanno un lavoro e non sono impegnati in corsi di studio e formazione. E qui il divario di genere è di circa 7 punti percentuali.

Il Recovery Plan è una grande opportunità per risolvere l'annosa questione della disuguaglianza di genere e della disoccupazione giovanile. Servono interventi urgenti per sostenere la ripresa economica che si declinano in attuazione di politiche attive e passive: cassa integrazione, sostegno al reddito, incentivi alle assunzioni. Bisogna ricostruire un mercato del lavoro più equo e resiliente con misure di sostegno al reddito, investire in politiche attive, in formazione continua con focus sui lavoratori a bassa qualifica. Occorre istituire un fondo con nuove competenze a disposizione di tutte le imprese, non bisogna perdere il contatto con i giovani (rinnovare, ad esempio, la Garanzia giovani) e porre maggiore attenzione alle donne.

Per quanto riguarda le donne, in particolare, le cause del divario riguardano il peso del lavoro di cura dei figli, delle persone anziane non autosufficienti e delle persone con gravi disabilità, che grava sulle spalle delle donne e che è assolutamente sproporzionato fra i generi. Il 65% delle donne fra i 25 e i 49, con figli piccoli fino ai 5 anni, non sono disponibili a lavorare per motivi legati alla maternità e al lavoro di cura.

Una parte significativa dei fondi del Recovery è stata destinata all'implementazione del lavoro delle donne, a partire dal potenziamento degli asili nido. Con una maggiore offerta di asili nido possiamo in un colpo solo raggiungere tre obiettivi. Ridurre i forti divari di opportunità di cura ed educazione fra bimbi, che favoriscono la riproduzione e l'ampliamento delle disuguaglianze sociali, economiche e territoriali. Alleggerire i carichi di cura che gravano sulle donne, favorendone una maggiore partecipazione al mercato del lavoro. E attivare una maggiore domanda di lavoro in un settore dove è più alta la presenza femminile.

Per quanto attiene ai giovani, è importante agire in fretta, anche nell'ottica delle politiche rivolte appunto alla Next Generation. Infatti, è proprio l'occupazione delle nuove generazioni che va considerata

come la risposta principale nello scenario post pandemia per alimentare una crescita economica che complessivamente, nel breve e nel medio-lungo periodo, renda sostenibile il debito pubblico, sostenibile il sistema di Welfare di un paese fortemente sbilanciato verso le età anziane e renda sostenibile, innovativo ed efficiente il modello di sviluppo del Paese alimentando con nuove competenze e sensibilità la transizione digitale e verde.

Al contrario, non investire sulle nuove generazioni comporta che i giovani partecipino di meno al mercato del lavoro, rimangano più a lungo dipendenti dai genitori, si accontentino di svolgere lavori in nero o sottopagati, oppure se ne vadano altrove. Così l'economia non cresce e non si formano nuove famiglie.

Occorre necessariamente investire sulle nuove generazioni rafforzando la loro formazione e favorendo il loro inserimento solido nel mondo del lavoro! Come? Riducendo il rischio di dispersione scolastica e fornendo solide competenze di base (che ci vedono su posizioni arretrate in Europa) sono obiettivi minimi, condizioni necessarie ma sempre meno sufficienti; vanno messe le nuove generazioni nelle condizioni di affacciarsi al mondo del lavoro con una formazione allineata con le richieste attuali e future del sistema produttivo.

Uno dei nodi più urgenti da sciogliere è quello dello "skill mismatch", ovvero la mancata corrispondenza tra le competenze possedute e quelle richieste dalle aziende e dal mercato. La Commissione europea ha elaborato un pacchetto di azioni da finanziare con Next Generation Eu per sostenere una occupazione giovanile in sintonia con i cambiamenti del mondo del lavoro e le nuove competenze richieste.

Una delle principali raccomandazioni riguarda l'istruzione e la formazione professionale (IFP). La modernizzazione e il rafforzamento dell'IFP in tutto il paese può sia aiutare a ridurre la dispersione scolastica, sia favorire un maggior accesso alla formazione tecnica post-secondaria (ITS) e a quella terziaria. Va anche precisato che l'investimento sulle competenze può avere poco effetto, soprattutto in un paese come l'Italia, se ciò non è accompagnato da interventi sulla organizzazione del lavoro, sulla gestione del personale e sul tipo di rapporto uomo-macchina. In particolare, se le PMI vogliono non solo sopravvivere oggi ma inserirsi in un percorso di miglioramento della capacità competitiva di stare sul mercato, non possono che farlo utilizzando al meglio in tale prospettiva l'ingresso delle nuove generazioni.

## Premessa

---

*Quando abbiamo deciso di avviare la seconda rilevazione dell'Osservatorio Permanente sulle Retribuzioni in Italia non avremmo mai pensato di trovarci, solo pochi mesi dopo, di fronte a una emergenza sanitaria planetaria. Il Covid-19 ha creato una difficile condizione di crisi che sta determinando una radicale trasformazione della vita delle persone, della società, delle relazioni sociali e, soprattutto, del sistema produttivo con un inevitabile impatto sul mondo del lavoro.*

*Quali saranno le effettive ripercussioni economiche della pandemia nel nostro Paese lo scopriremo fino in fondo solo tra qualche mese. Intanto vogliamo condividere con voi i risultati principali della nostra indagine sulle retribuzioni dei lavoratori italiani, che abbiamo avviato nell'autunno del 2019 e concluso poco prima dell'esplosione internazionale della pandemia.*

*Ritengo che la nostra analisi possa fornire uno spunto di riflessione interessante su quale fosse la situazione in Italia prima dell'emergenza sanitaria. Il nostro lavoro però non si ferma qui: se l'indagine 2019 ci fornisce una chiara fotografia sul periodo pre-Covid, noi adesso siamo già focalizzati a scoprire quale sarà l'eredità della pandemia. Pertanto vi anticipo, con la speranza che l'emergenza sanitaria finisca al più presto, che nel 2021 avvieremo appena possibile la terza rilevazione del nostro Osservatorio, cosicché si possano confrontare le condizioni dei lavoratori prima e dopo la pandemia.*

*Buona lettura,*

*Luigi Angeletti*

# Introduzione

---

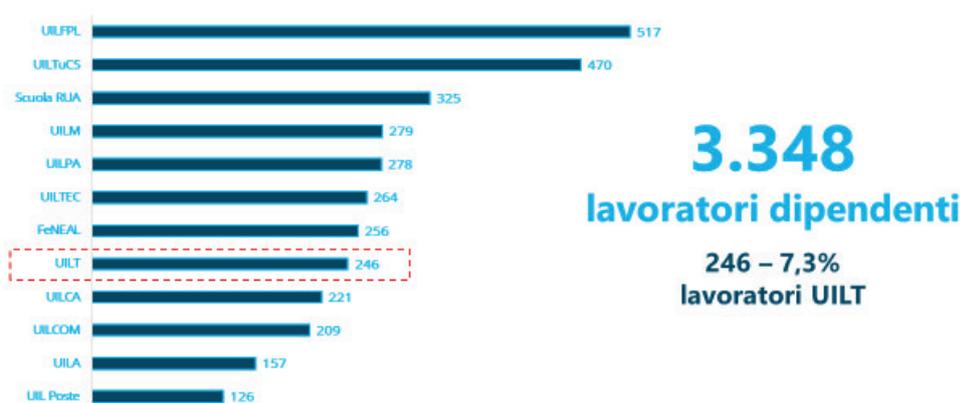
L'**indagine sulle retribuzioni dei lavoratori dipendenti** è una rilevazione campionaria promossa dal **Centro Studi UIL** e realizzata in collaborazione con **Ipazia Ricerche SRL**. L'indagine è finalizzata a **rilevare l'ammontare delle retribuzioni** dei lavoratori dipendenti italiani e ad **analizzare come le retribuzioni si modificano al mutare delle caratteristiche dei lavoratori**. L'obiettivo è di informare con continuità e costanza gli stakeholder sull'ammontare e sull'andamento delle retribuzioni nette dei lavoratori dipendenti in Italia, nonché di evidenziare quali siano i principali fattori che determinano sensibili variazioni nella distribuzione delle retribuzioni (fattori che possono derivare da caratteristiche proprie dei lavoratori o del sistema produttivo).

L'indagine è stata pianificata per essere realizzata periodicamente al fine di creare un vero e proprio **Osservatorio Permanente sulle Retribuzioni in Italia**, che consenta di costruire la prima serie storica delle buste paga dei lavoratori dipendenti e di verificarne puntualmente l'evoluzione nel tempo. La prima indagine "pilota" – implementata al fine di verificare la "fattibilità" dell'Osservatorio e di testare l'impianto metodologico della ricerca – è stata realizzata tra la fine del 2017 e il primo semestre del 2018; la seconda *wave* dell'indagine è stata invece realizzata nel periodo compreso tra il mese di settembre 2019 e marzo 2020

All'indagine pilota hanno partecipato più di 1.000 lavoratori dipendenti dislocati su circa 200 insediamenti produttivi, mentre alla seconda rilevazione hanno partecipato oltre **3.300 lavoratori**: si tratta di un campione assolutamente rappresentativo di lavoratori dipendenti suddivisi in funzione della tipologia di contratto collettivo. Il piano di campionamento a scelta ragionata ha previsto "**due stadi**": nel primo step sono stati selezionati gli insediamenti produttivi su tutto il territorio nazionale, mentre nel secondo sono stati campionati i lavoratori attivi negli insediamenti prescelti al primo stadio. Le unità di primo e di secondo stadio sono state **stratificate** al fine di controllare in modo efficiente la variabilità delle retribuzioni. Nello specifico, gli insediamenti produttivi sono stati stratificati rispetto al settore di attività economica, all'area geografica di appartenenza; mentre i lavoratori sono stati stratificati rispetto al sesso, alla classe di età e all'inquadramento professionale.

I **settori di attività economica** (corrispondenti alle Categorie UIL) interessati dalla seconda edizione dell'indagine sono stati **12**, per un totale di circa **60 contratti collettivi nazionali**. Il dettaglio delle interviste realizzate per ciascun settore / categoria UIL è illustrato nel grafico seguente.

# Composizione del campione

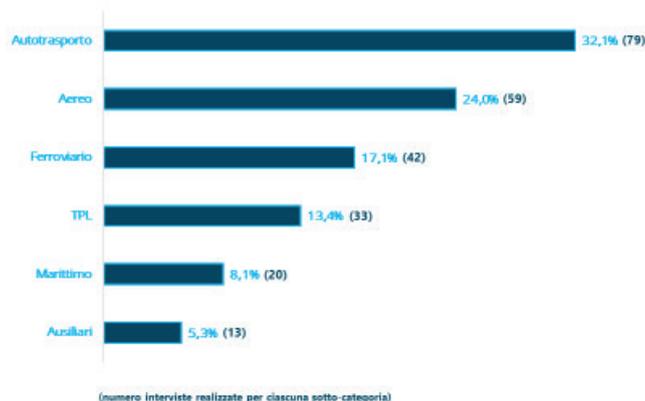


La copertura dei settori merceologici è stata estremamente capillare. Indipendentemente da ciò, nel prossimo futuro ci si ripropone di allargare l'indagine anche ai settori economici "residuali" e, soprattutto, di incrementare le interviste per ciascuna categoria cosicché ogni indagine settoriale possa essere assolutamente rappresentativa dello specifico comparto. L'obiettivo è di arrivare a realizzare almeno 400 interviste per ciascuna categoria, per un totale di circa 5.000 lavoratori dipendenti.



Per quanto concerne nello specifico il settore dei trasporti, si sono realizzate **246 interviste**, pari al 7,3% del campione totale. La suddivisione delle interviste per sotto-categoria è illustrata nel grafico seguente: circa un terzo delle interviste ha interessato il settore dell'autotrasporto (32,1%), segue il trasporto aereo con 24% e poi tutti gli altri comparti.

## 246 lavoratori dipendenti



## I Principali Risultati

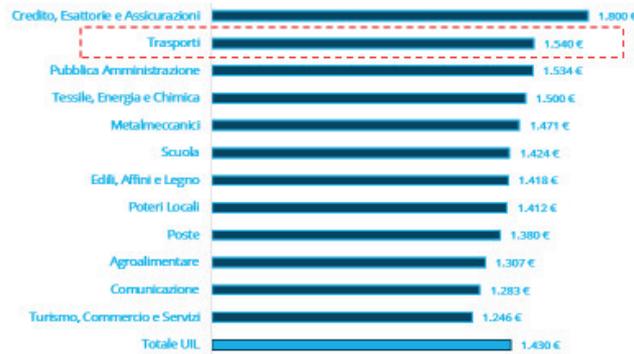
---

Il principale risultato dell'indagine sancisce che i lavoratori dipendenti del settore trasporti guadagnano di più rispetto agli altri lavoratori italiani. **La retribuzione mediana netta** di un dipendente a tempo pieno del settore trasporti si attesta a **1.540 €** e fa registrare un differenziale positivo di **110 €** rispetto al dato riferito al totale degli intervistati (1.430 €). I numeri dell'indagine si riferiscono specificatamente alla busta paga percepita nel mese di maggio 2019 dai lavoratori con un contratto dipendente a tempo pieno.

Le buste paga fanno registrare delle **nette differenze in funzione del settore economico**. La retribuzione mediana netta di un lavoratore dipendente a tempo pieno va da un minimo di circa 1.250 € nel settore del commercio e dei servizi ad un massimo di 1.800 nel settore del credito e delle assicurazioni. Il settore dei trasporti si colloca al secondo posto della classifica generale delle retribuzioni, mentre il gradino più basso del podio è occupato dalla Pubblica Amministrazione con 1.534 €. Il podio è, dunque, tutto appannaggio dei "servizi".

# Retribuzione Mediana Netta

(tempo pieno, busta paga maggio 2019)

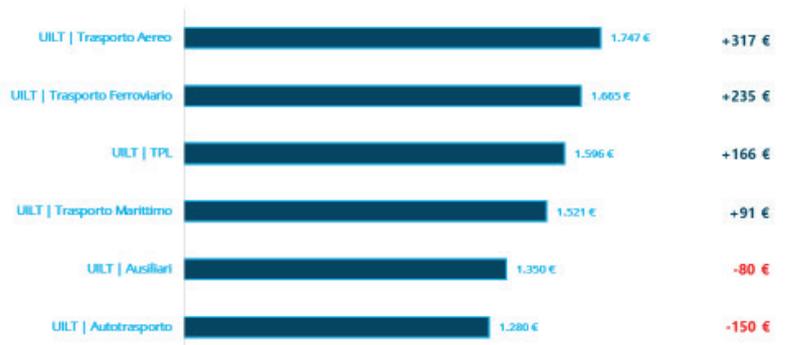


**+110 €**  
rispetto al totale UIL

Il dato riguardante il settore dei trasporti è certamente positivo se confrontato al resto delle attività economiche italiane. Tuttavia, all'interno del settore esistono delle **differenze rilevanti in base allo specifico contratto nazionale**. Ci sono, infatti, delle sotto-categorie (o micro-settori) dove la busta paga è nettamente più alta della mediana di categoria (o macro-settore) e ancor di più di quella nazionale, si veda ad esempio il trasporto **aereo** con 1.747 € o quello **ferroviario** con 1.665 €, e viceversa delle sotto-categorie dove la retribuzione è piuttosto contenuta, è il caso degli **ausiliari** con 1.350 € e degli **autotrasportatori** con 1.280 €.

## Retribuzione Mediana Netta Sotto-Categorie

(7.360 € pilota)



rispetto alla mediana UIL

I risultati dell'indagine confermano quanto il Sindacato sostiene ormai da molti anni: nel nostro Paese ci sono ancora **forti disparità** nelle retribuzioni sia a livello contrattuale, che in funzione di alcune specifiche caratteristiche dei lavoratori, in primo luogo a livello di genere.

Ciò che stupisce in modo evidente è il fatto che **nel paese permangano delle fortissime disparità salariali di genere**, nonostante i dati raccolti si riferiscano tutti alla contrattazione nazionale. A livello aggregato, una donna percepisce una retribuzione netta pari a 1.367 €, 110 € in meno di un uomo (1.477 €). Nel settore dei Trasporti il *gender pay gap* è ancor più marcato: una donna percepisce una retribuzione netta pari a 1.437 €, che è inferiore di ben 163 € rispetto a quella di un uomo (1.600 €): un'enormità che appare poco giustificabile in un mercato del lavoro che dovrebbe garantire la parità di genere.

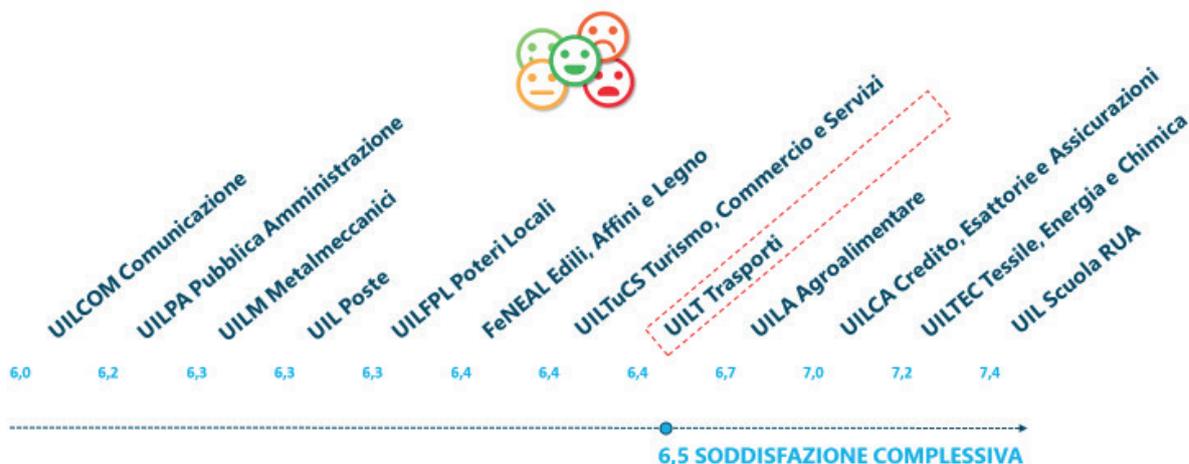
## Retribuzione Mediana Netta Caratteristiche SocioDemografiche



Se si cambia registro e si passa all'analisi della **soddisfazione dei lavoratori** emergono delle sorprese. I lavoratori dei trasporti non sono particolarmente soddisfatti del proprio lavoro: promuovono stabilità e autonomia, ma lamentano la mancanza di prospettive di carriera.

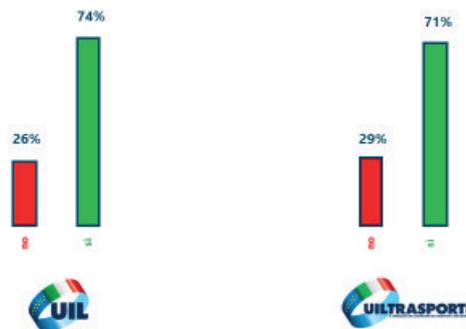
Scendendo più in dettaglio con le analisi, si evince innanzitutto che la soddisfazione media complessiva del settore trasporti (6,4) si attesta leggermente al di sotto al dato nazionale (6,5) e, comunque, molto distante dai comporti in testa alla classifica. Nonostante il secondo posto ottenuto con la retribuzione mediana, la soddisfazione media posiziona il settore trasporti più vicino ai fanalini di coda (la comunicazione con 6,0) che non alla testa della classifica: il differenziale con la scuola è pari a un punto che, su una scala da 1 a 10, è un valore assolutamente da non trascurare.

## Media Voti da 1 ... a ... 10



Nel complesso, il settore dei trasporti fa registrare il **29% di lavoratori insoddisfatti**, che esprimono cioè un voto inferiore alla sufficienza.

## Sei soddisfatto del tuo lavoro ?



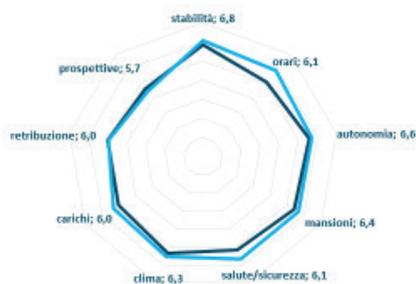
Se il dato sulla soddisfazione media complessiva di settore è abbastanza in linea con quello nazionale, l'analisi della soddisfazione riferita ai 9 fattori della qualità del lavoro evidenzia, quasi sempre, un delta negativo: solo per le prospettive di carriera il settore trasporti registra il segno positivo (+0,3), sebbene questo fattore non raggiunga la sufficienza attestandosi a 5,7.

## Media Voti da 1 ... a ... 10

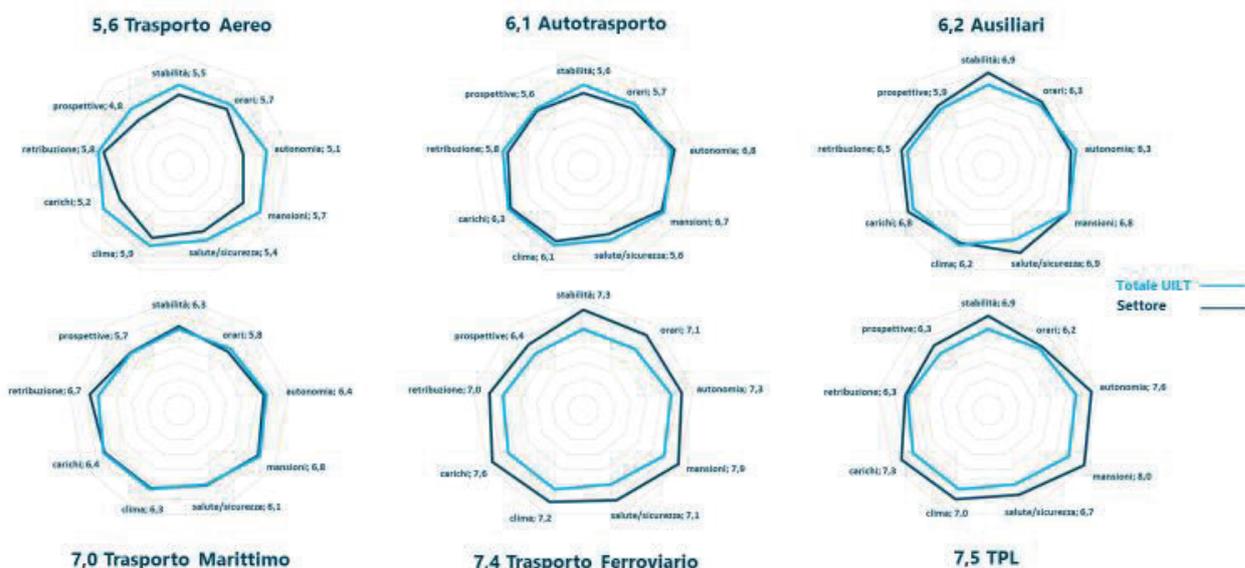


Il massimo differenziale con il dato nazionale si registra per gli "orari di lavoro" (-0,8) e per "salute e sicurezza" (-0,6).

# Media Voti da 1 ... a ... 10



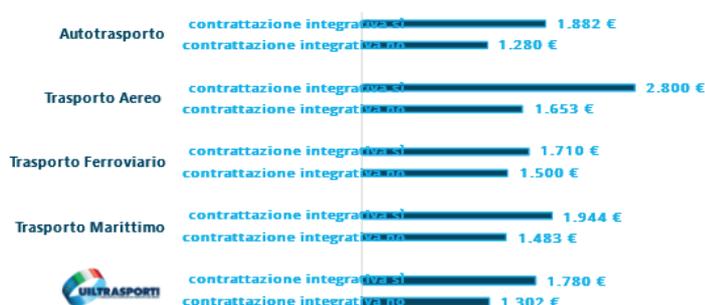
Per ciò che riguarda sempre la soddisfazione di settore, è assolutamente sorprendente il **differenziale che si registra all'interno delle sotto-categorie** individuate a partire dai contratti nazionali: si passa da una media di 5,6 per il trasporto aereo a 7,5 per il TPL. La situazione contingente del trasporto aereo è particolarmente critica visto che tutti i fattori della qualità del lavoro si attestano nettamente al di sotto di quelli di settore.



Al termine di questa breve disamina dei principali risultati dell'indagine va dato il giusto risalto all'incidenza della **contrattazione integrativa** sia sulle retribuzioni dei lavoratori, che sulla loro soddisfazione.

La presenza di contrattazione integrativa di II livello fa innalzare le buste paga di settore a 1.780 € contro i 1.302 € di chi ne è sprovvisto: il differenziale retributivo è molto significativo e si attesta poco al di sotto dei 500 €. Anche se in misura diversa, tale differenziale retributivo interessa tutte le sotto-categorie d'interesse.

# Retribuzione Mediana Netta per Settore Economico & Contrattazione Integrativa

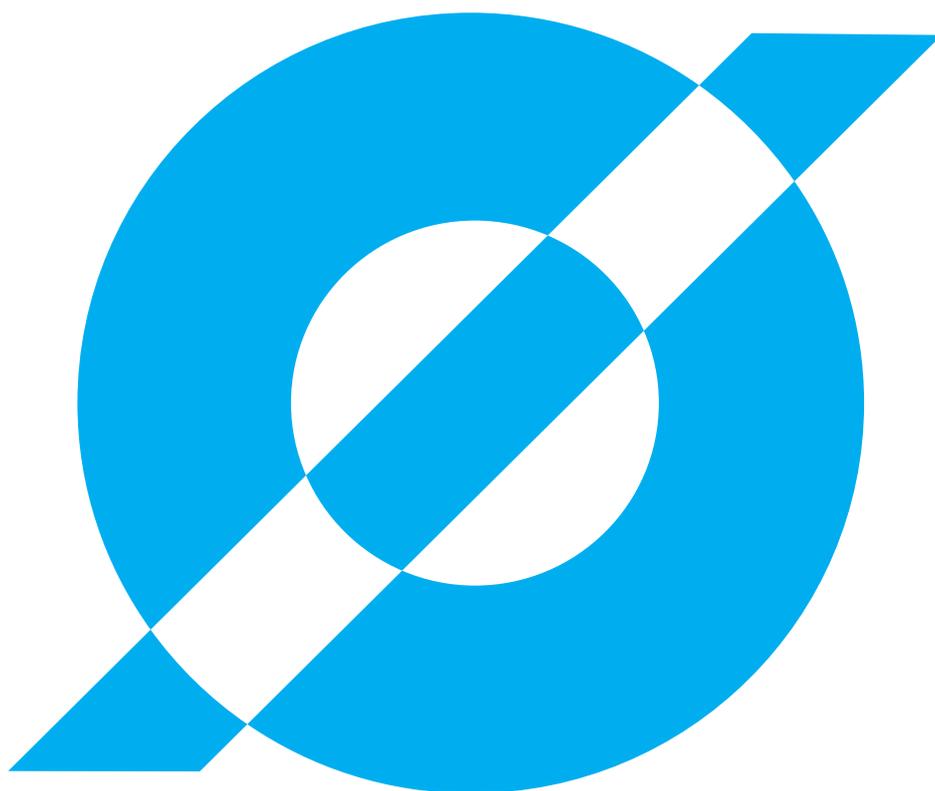


Ed è molto rilevante anche l'impatto della contrattazione integrativa sulla soddisfazione dei lavoratori del settore trasporti. In tal caso la soddisfazione media complessiva si innalza a 6,9 contro 5,7. Questo differenziale, che si attesta a 1,2, è nettamente più marcato di quello registrato a livello nazionale (0,5).



In conclusione, la contrattazione integrativa non è più un'opzione eludibile se si vogliono congiuntamente migliorare le condizioni retributive e la soddisfazione dei lavoratori dipendenti italiani.

Hanno collaborato : Alessandro Somai e Paolo Riggio - IPAZIA



# ZERO MORTI SUL LAVORO

**SICUREZZA SUL LAVORO: MAI PIÙ BRUTTE NOTIZIE.**

Il 2021 sarà l'anno in cui tutti i nostri sforzi saranno diretti alla riduzione degli infortuni sul lavoro. Ma è solo l'inizio di una lunga battaglia che vogliamo condurre e vincere. Per arrivare a Zero morti sul lavoro. Intorno a questo obiettivo abbiamo costruito il tema del tesseramento, perché non basta la consapevolezza della sicurezza, occorrono i fatti. Lo dobbiamo alle lavoratrici e i lavoratori di tutti i comparti. **TESSERAMENTO 2021**



IL SINDACATO DEI CITTADINI

# CERCASI RESPONSABILI, FOLLE IRRAGGIUNGIBILE ILLUSIONE

di Michele Cipriani

*Dipartimento Nazionale Ultrasporti Mobilità AF*

**Q**uella prodotta dalla Pandemia da Coronavirus è una crisi, che a differenza delle precedenti, finanziarie e migratorie, mette in discussione tutti negli ambiti della nostra esistenza. L'emergenza epidemiologica ha messo crudelmente a nudo i difetti e le opinabili priorità della nostra società.

Più di tutte le crisi degli ultimi cinquant'anni, quella che stiamo vivendo ha imposto a tutti un processo di cambiamento rapido.

Dall'esperienza della Pandemia in corso abbiamo capito che c'è una correlazione tra salute delle persone, salute dell'ambiente e la salute dell'economia.

Ad esempio l'inquinamento urbano rende le persone più vulnerabili al Covid, l'indebolimento dell'economia rende più fragili gli equilibri mondiali e, purtroppo, tutte e due le condizioni producono effetti incontrollabili sulle persone.

Insomma, si sono dette e si dicono tante cose, si snocciolano scenari e formule, poche però sono veramente proiettate al benessere del nostro futuro.

Siamo proprio sicuri che nel mondo del lavoro le conseguenze occupazionali e salariali, finita la pandemia, saranno più o meno simili a quelli di prima dell'evento pandemico?

Personalmente mi piacerebbe tanto pensare positivo, ma credo che la realtà si discosterà molto dal mio pensiero.

Non tanto tempo fa, vari "Premi Nobel" del ben pensare ci spiegavano, in italiano forbito e ricco di citazioni latine, che la libertà di licenziare rappresenta un sacrosanto diritto dell'impresa e, coloro che la pensavano diversamente, erano quelli che frenavano lo sviluppo dell'economia di questo paese, come se lo sviluppo si realizzasse impoverendo le persone.

Oggi gli stessi benvestiti, rampanti utilizzatori di slide in perfetto inglese, inopportuni difensori della salute e del benessere dei cittadini nonché della classe operaia, non pronunciano una sola sillaba per illustrarci come, al termine del periodo epi-



demiologico, pensano di prevenire la quasi certa ondata pandemica dei licenziamenti per giusta o ingiusta causa (ovviamente nessun rimpianto né riferimento a quel brutto e cattivo art. 18 che, a detta degli stessi allora difensori degli interessi del nostro bel paese, tanto limitava la libertà d'impresa e lo sviluppo dell'occupazione).

Spero tanto che abbiano la consapevolezza di cosa accadrà non appena il muro che argina i licenziamenti cadrà e quali potrebbero essere le conseguenze di scelte, a dir poco opinabili, fatte in nome e per conto della "salute" dei cittadini.

Io penso invece che sarà inevitabile che tante piccole, medie e grandi imprese, nella maggior parte dei casi, non avranno più nulla da produrre, tante altre da vendere o a chi vendere e, pertanto, si scaterà l'assembramento nel dichiarare esuberi delle "cosiddette" Risorse Umane.

Mi auguro di tutto cuore che tutto ciò non accada o, perlomeno, che qualcuno si assuma la responsabilità senza lasciarsi andare in frasi di consuetudine consolidata del tipo "è tutta colpa di coloro che erano prima di noi".

Ovviamente i cocci di questo nefasto vaso di Pandora saranno consegnati alle Parti Sociali.

In conclusione: ci sarà qualcuno a cui i cittadini potranno presentare il conto? Io credo di no, come sempre, rimarrà solo una folle, irraggiungibile anacronistica illusione. ♦



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

IL PATRONATO DEI CITTADINI

## PENSIONE

- Verifica del diritto (vecchiaia, anticipata, invalidità, ai superstiti) e sviluppo di preventivi e conteggi
- Presentazione delle domande ai diversi Istituti previdenziali e patrocinio in tutte le fasi di contenzioso amministrativo, medico e legale
- Controllo dei trattamenti in pagamento ed eventuale ricostituzione, richiesta di integrazione, supplementi e aumenti previsti dalla legge
- Controllo delle trattenute fiscali, supporto nella verifica reddituale per prestazioni previdenziali e assistenziali legate al reddito
- Domande di liquidazione delle indennità di buonuscita, controllo delle prestazioni e contenzioso con gli Enti erogatori
- Verifica del diritto alla pensione sociale e all'assegno sociale
- Consulenza, assistenza, e tutela in materia di previdenza complementare

## PRESTAZIONI A SOSTEGNO DEL REDDITO

- Richieste dell'indennità di mobilità e di disoccupazione per i lavoratori licenziati
- Richieste delle indennità di disoccupazione per i lavoratori agricoli, stagionali e precari del settore pubblico e privato
- Richieste all'Inps delle indennità di malattia e maternità in favore di particolari categorie (lavoratori domestici, agricoli, parasubordinati, etc.)
- Domande di congedo per maternità, paternità e congedo parentale
- Consulenza, assistenza e tutela in materia di anticipazione del trattamento di fine rapporto, permessi per malattia del bambino, permessi per figli con handicap grave, adozioni e affidamenti nazionali e internazionali
- Assegno di maternità per casalinghe e lavoratrici discontinue
- Contenzioso in materia di indennità di malattia (assenza alla visita di controllo, contestazione dell'esito, etc.)
- Richiesta di prestazioni collegate alla tubercolosi
- Domanda per la corresponsione dei trattamenti familiari in favore di lavoratori e pensionati
- Assegno per il nucleo familiare

## POSIZIONE ASSICURATIVA

- Verifica delle posizioni assicurative presso gli Istituti previdenziali o le Amministrazioni di appartenenza
- Verifica e valorizzazione dei periodi di lavoro all'estero
- Denuncia dell'omessa contribuzione e recupero della stessa
- Rettifica delle posizioni assicurative in caso di errata registrazione
- Accredito della contribuzione figurativa per servizio militare, malattia, maternità, etc.
- Richiesta di computo dei servizi per i pubblici dipendenti
- Riscatto di specifici periodi (laurea, lavoro all'estero, etc.)
- Ricongiunzione in un unico Fondo di previdenza di tutte le diverse posizioni assicurative
- Richiesta di autorizzazione ai versamenti volontari, compilazione di bollettini e verifiche

## SANITÀ E HANDICAP

- Riconoscimento dello stato di invalidità per l'iscrizione nelle liste speciali di collocamento
- Riconoscimento dello stato di handicap
- Assegni e pensioni per invalidi civili, ciechi civili e sordomuti
- Indennità di accompagnamento
- Esenzione ticket e consulenza SSN
- Tutela ed esercizio dei diritti dei portatori di handicap e dei loro familiari
- Richiesta di riconoscimento per danni alla salute derivanti da trasfusioni e vaccinazioni

## IMMIGRAZIONE

- Rilascio e rinnovo del permesso di soggiorno
- Rilascio del permesso di soggiorno CE per soggiornanti di lungo periodo
- Ricongiungimento familiare

## ED INOLTRE

### SICUREZZA, INFORTUNI, MALATTIE PROFESSIONALI

In caso di infortunio o malattia professionale l'Ital Uil segue il lavoratore in tutte le pratiche, anche in sede giudiziaria, avvalendosi dei propri consulenti medici e legali

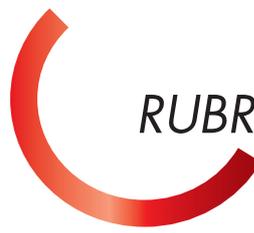
### EMIGRAZIONE

L'Ital Uil è un valido supporto per i cittadini residenti all'estero in tutte le fasi che caratterizzano i rapporti con le istituzioni (pratiche per acquisto, riacquisto e conservazione della cittadinanza, rientro nel paese di origine, certificazione, assistenza fiscale, Ici, etc.) e gli enti previdenziali in Italia e all'estero (pensioni in convenzione internazionale, verifica del diritto e conteggi, ricalcoli, ricongiunzioni, etc.)

### SERVIZIO CIVILE

L'Ital Uil ha iniziato la propria attività di servizio civile nel 2003, è accreditato alla prima classe dell'Albo nazionale di servizio civile e ha avviato al servizio numerosi volontari di servizio civile per progetti dedicati ad anziani e cittadini stranieri





## LA PREVIDENZA COMPLEMENTARE ALLA PROVA DEL COVID

di Roberto Napoleoni

Il 2020 è stato un anno drammaticamente segnato da eventi che ricorderemo a lungo. L'esplosione della pandemia dovuta alla diffusione del virus SARS-CoV2 ha letteralmente sconvolto le nostre vite e travolte le economie mondiali.

Le conseguenze dei *lockdown* prima e delle prolungate chiusure di numerose attività produttive poi hanno determinato un crollo del PIL senza precedenti nella storia recente con forti ripercussioni oltre che sui fatturati delle aziende anche sull'occupazione. Il ricorso agli ammortizzatori sociali e dei provvedimenti di ristoro laddove possibile ha attenuato l'impatto della crisi sul lavoro ma di certo non ha evitato un duro colpo alle retribuzioni dei lavoratori.

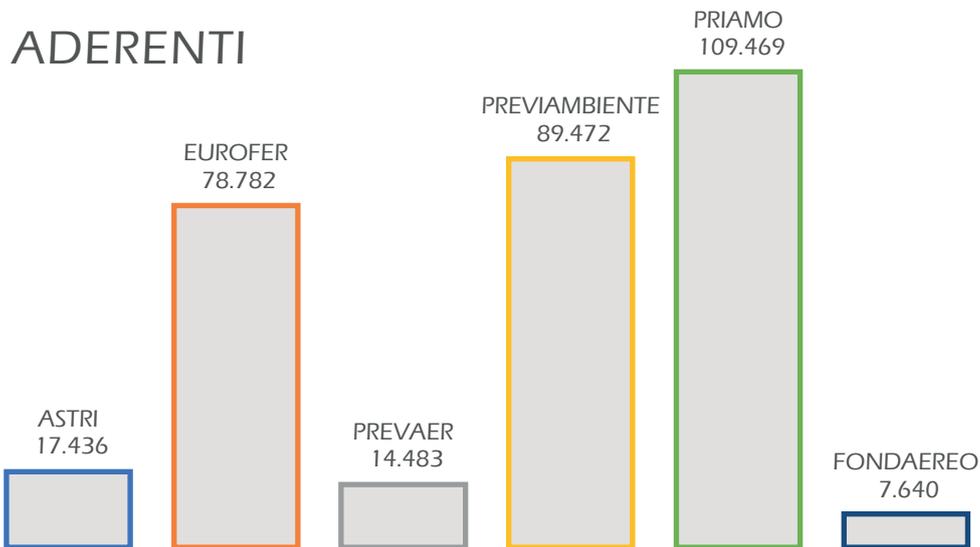
Parlare di pensione integrativa in un momento in cui è a rischio il reddito sembra un esercizio paradossale ma se ci si sofferma a fare un'analisi più approfondita si noterà come ancora una volta i Fondi pensione italiani hanno saputo rappresentare una certezza per i bilanci familiari degli aderenti ai fondi stessi.

Il sistema di previdenza complementare, infatti, ha saputo in questi circa venticinque anni di vita adattarsi e reagire anche alle situazioni più difficili con mercati fortemente volatili e instabili portando nelle tasche degli iscritti ai fondi pensione risultati eccellenti, di gran lunga superiori ai rendimenti ottenuti dalla semplice rivalutazione del Tfr lasciato in azienda.

È importante evidenziare come questi risultati siano stati raggiunti, peraltro, senza assunzione di rischi sproporzionati ma attraverso investimenti sempre improntati alla finalità previdenziale che i fondi pensione perseguono e soprattutto attraverso costi di gestione e di amministrazione, per i fondi negoziali, estremamente contenuti.

Ciò si è tradotto di fatto in una sostanziale crescita della disponibilità accumulata dai lavoratori a fini previdenziali ma anche un prezioso "salvadanaio" cui attingere per fronteggiare i momenti difficili che stiamo vivendo, alla luce dell'emergenza sanitaria ancora in corso, senza ricorrere, o ricorrendo in maniera minore, all'indebitamento nei confronti di banche e società finanziarie.

La previdenza complementare in Italia conta circa 9,5 milioni di aderenti e una massa gestita di quasi duecento miliardi di euro. Nel settore trasporti troviamo sei fondi pensione negoziali che nel complesso associano oltre 300.000 lavoratori e gestiscono risorse per oltre 5,3 miliardi di euro.



Anche di fronte alla imprevedibile pandemia che ci ha colpito e alle conseguenti forti ripercussioni sulle economie mondiali, come detto, i fondi del nostro settore hanno saputo reagire con tempestività alla volatilità del mercato cogliendo anche le opportunità di rendimento che le oscillazioni offrono e hanno chiuso, tutti, il 2020 con rendimenti ben superiori alla rivalutazione del trattamento di fine rapporto.

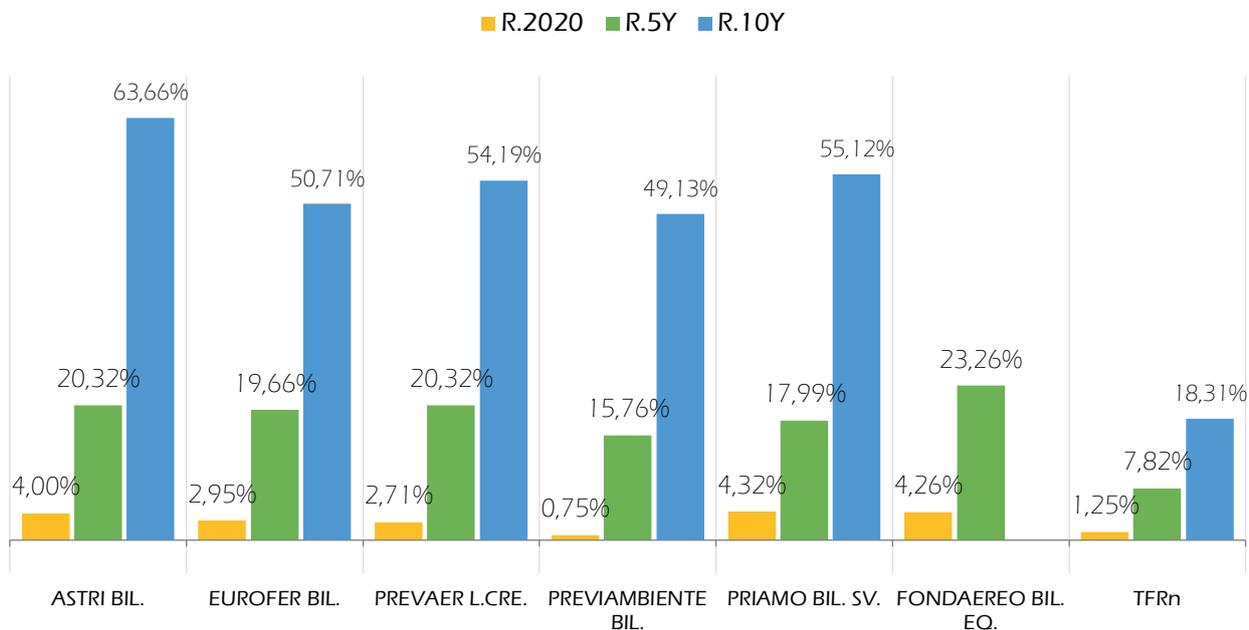
In particolare, la variazione del valore quota dei fondi del settore trasporti ha prodotto un rendimento medio, nel 2020, del 3,16% netto contro un TFR che si è rivalutato, al netto dell'imposta fiscale, dell'1,25%.

Alcuni fondi poi si sono particolarmente distinti in termini di remunerazione degli investimenti con rendimenti sopra la media. Il fondo Priamo (fondo di previdenza integrativa per i lavoratori autoferrotranvieri internavigatori e settori affini), ad esempio, nell'*annus horribilis* appena trascorso ha rivalutato il suo valore quota del 4,32%!

FONDO	COMPARTO	RENDIMENTO 2020 (valore quota gen-dic)	RENDIMENTO 2019 (valore quota gen-dic)
ASTRI	BILANCIATO	4,00 %	6,59 %
EUROFER	BILANCIATO	2,95 %	6,65 %
FONDAEREO	BILANCIATO / EQUILIBRIO	4,26 %	7,31 %
PREVAER	LINEA CRESCITA	2,71 %	7,57 %
PREVIAMBIENTE	BILANCIATO	0,75 %	6,16 %
PRIAMO	BILANCIATO SVILUPPO	4,32 %	7,02 %
TFR	Al netto dell'imposizione fiscale	1,25 %	1,49 %

Il grafico dei rendimenti 2020 e a 5 e 10 anni dimostra, peraltro, come i fondi di previdenza complementare abbiano un'impostazione capace di produrre risultati sia in ottica di breve termine ma anche e soprattutto su un orizzonte temporale di medio-lungo periodo sul quale le potenzialità della previdenza complementare escono con ancor maggiore evidenza e dimostrano come i fondi

pensione possano effettivamente fungere da vero secondo pilastro per una integrazione della pensione pubblica verso il comune obiettivo di permettere una vecchiaia economicamente serena ai futuri pensionati.



Ovviamente la sfida è complessa e non permette sonni tranquilli o distrazioni ancor più oggi in presenza di un pesante calo del Pil che come sappiamo è elemento fondamentale per la rivalutazione dell'assegno previdenziale pubblico e che quindi richiederà ancora maggiori sforzi alla previdenza complementare verso la ricerca di rendimenti importanti capaci di sostenere l'obiettivo di sostegno alla pensione statale.

C'è infine il tema della *governance* e della struttura dei fondi pensione che dovranno mirare con decisione verso maggiori dimensioni e sempre più alte professionalità delle strutture per continuare ad offrire agli aderenti rendimenti in linea con gli obiettivi importanti che essi si pongono.

In conclusione, possiamo senza ombra di dubbio asserire, in barba a tutti i soggetti che ancora oggi di fronte ai numeri ancora la avversano, che la previdenza complementare ha dimostrato la sua efficacia e che quindi deve essere ancor più potenziata, anche dal punto di vista normativo, per poter essere ancor più attrattiva e conveniente anche per i più giovani che ancora in numero troppo basso si interessano al tema della pensione integrativa per loro di fondamentale importanza per un futuro finanziariamente tranquillo.

# LA **UILTRASPORTI** CON **TRASSISTEMA** REALIZZA UN NUOVO SERVIZIO DEDICATO ALLA FORMAZIONE DEI LAVORATORI DEL SETTORE DEI TRASPORTI E DEI SERVIZI.



Tutor per la formazione aziendale dei lavoratori del settore trasporti e servizi

## COSA FACCIAMO?

Siamo specializzati nella ricerca della migliore offerta formativa per le aziende dei trasporti e dei servizi. Forniamo alle aziende assistenza per la ricerca e selezione del personale tramite Enti autorizzati in tale servizio.

## COME LO FACCIAMO?

Contattiamo i migliori Enti accreditati erogatori di servizi per la formazione aziendale. Analizziamo le proposte formative più adatte alle richieste delle imprese del settore trasporti e servizi. Sottoponiamo il miglior piano formativo all'azienda che ne ha bisogno, creandole un pacchetto completo e pronto per formare i dipendenti e per poter investire e richiedere i fondi necessari alle attività di formazione obbligatoria e non.



Assistiamo le imprese nel processo della formazione obbligatoria e volontaria dei propri dipendenti e quadri, affinché la crescita professionale delle persone aggiunga valore e si tramuti in crescita per l'azienda.



## Specializzati nella ricerca della migliore offerta formativa per le aziende dei trasporti e dei servizi.





## PIATTAFORMA UIL – RIPARTIAMO DA SALUTE E LAVORO

*Il delicatissimo momento che stiamo vivendo, unitamente alla grande opportunità rappresentata dai fondi europei della Next Generation EU e dalle risorse per la coesione europee e nazionali 2021-2027, ci impongono di coordinare gli interventi in un sistema di complementarità per mettere in sicurezza la salute e la tenuta economica e sociale del Paese, ma anche di traguardare obiettivi proiettati ai prossimi anni segnando scelte strategiche e strutturali di ampio respiro.*

*Condividiamo pienamente l'analisi del Presidente della Repubblica, è il tempo dei "costruttori". E su questo terreno la nostra parte l'abbiamo sempre fatta, con spirito collaborativo; è mancata, invece, la disponibilità della politica al confronto, requisito peraltro indicato esplicitamente dalle istituzioni europee nel solco del **Dialogo Sociale**.*

*Se nei mesi scorsi la politica ed il Governo ci avessero ascoltato si sarebbe già potuto avviare un efficace percorso di aggressione alle troppe e intollerabili **disuguaglianze sociali** che la pandemia ha accentuato. Non c'è più tempo da perdere. Le sfide sono tante e richiedono interventi solidi ed urgenti, nell'ambito di una visione sistemica e progettuale.*

 **Prima la vita.** Crediamo che il 2021 debba connotarsi come l'anno della **sicurezza sul lavoro**. La UIL ha impennato su questa grave piaga la campagna "Zero morti sul lavoro". È evidente che l'obiettivo si raggiunge soltanto con la responsabilizzazione di tutti i soggetti interessati e la sensibilizzazione dell'opinione pubblica, innalzando notevolmente i livelli di attenzione e controllo.

 La garanzia del **diritto alla salute**, in questa fase di incertezze, è di assoluta priorità, in tutto il territorio nazionale. Altrettanto rilevante è la necessaria opera di sensibilizzazione sulle vaccinazioni come atto di responsabilità e di dovere civico. Pensiamo che i tagli ed i ritardi nel rinnovamento del Sistema sanitario siano stati un segno di inciviltà. La Sanità deve essere una delle fondamenta nell'opera di ricostruzione economica e sociale del nostro Paese. È il momento di ricorrere a tutti gli strumenti per invertire la rotta, a cominciare dall'utilizzo delle risorse del **MES**.

 **Ripartiamo dal lavoro.** Poniamo le basi per creare nuova occupazione e di qualità per i tanti giovani e le tante donne che dobbiamo inserire nel mondo del lavoro assicurando la parità di genere nelle retribuzioni, per proteggere e gratificare chi un lavoro ce l'ha, ma è mortificato da condizioni inadeguate, per garantire la continuità reddituale a chi è espulso dal mercato del lavoro generando le premesse per un rapido reinserimento. Rivendichiamo **investimenti** per l'occupazione, il **rinnovo di tutti i contratti** ed una **riforma degli ammortizzatori sociali** imperniata sul principio solidaristico ed assicurativo, meno burocratizzata e lenta nel fornire prestazioni e, soprattutto, collegata alle politiche attive del lavoro. È necessario prorogare il blocco dei licenziamenti e la possibilità di utilizzo degli ammortizzatori Covid anche attraverso un nuovo programma SURE.

 Rafforziamo e rilanciamo le **infrastrutture sociali** ad iniziare dalla messa in sicurezza del patrimonio scolastico, sanitario e sociale. È necessario garantire un equo accesso a tutti i servizi primari: dall'inclusione sociale alla conciliazione dei tempi di vita e lavoro, dall'assistenza alle pari opportunità con azioni per favorire la diffusione degli asili nido, del tempo pieno nelle scuole primarie e l'assistenza domiciliare integrata. In tal senso, è necessario sviluppare ed implementare in modo omogeneo in tutte le regioni i livelli minimi dei servizi alla persona (LEPS).



-  Vogliamo un grande piano di **digitalizzazione** del **sistema educativo**, risorse sufficienti per garantire la formazione durante tutto l'arco della vita, contrasto alla povertà educativa e alla dispersione scolastica, edilizia scolastica e rafforzamento degli ITS soprattutto al Sud.
-  Interveniamo risolutivamente sul **sistema previdenziale**, introducendo una flessibilità di accesso alla pensione più diffusa per tipologie di lavoro e categorie di lavoratori. Va affrontato subito il tema delle future pensioni dei giovani garantendo adeguati trattamenti pensionistici e valorizzando i periodi di formazione. Al fine di superare le disparità di genere che penalizzano le donne, si valorizzino ai fini previdenziali il lavoro di cura e la maternità. Riaccendere i riflettori sulla previdenza complementare incentivandone l'adesione.
-  Non è più rinviabile il varo di una **Legge quadro sulla non autosufficienza**, a sostegno della popolazione anziana - più fragile ed esposta ai rischi - e di un nuovo modello di welfare più robusto, inclusivo e solidale.
-  Chiediamo di dotare il Paese di **politiche industriali e ambientali**, sinora assenti, con una chiara governance che sappia individuare gli ambiti strategici e settoriali di intervento pubblico straordinario, resi oggi possibili dall'allentamento del Regolamento Europeo sugli Aiuti di Stato, alla luce del riordino globale delle catene del valore e delle nuove politiche commerciali che ne deriveranno. Investiamo concretamente sull'instaurazione di un modello di green economy basato sul concetto di "circolarità". Procediamo con determinazione verso i temi legati alla **sostenibilità**, governando la **Giusta Transizione**, e programiamo azioni mirate per la messa in sicurezza del fragile **territorio nazionale**, prevenendo gli effetti tanto del dissesto idrogeologico quanto del sisma. Garantiamo inoltre la salute dei cittadini e dei lavoratori, anche programmando rimozione, bonifica e smaltimento dell'amianto, ancora troppo diffuso nel Paese. È necessario puntare sull'istruzione, sulla formazione continua e sull'acquisizione di nuove competenze, che saranno elementi di supporto del processo di digitalizzazione e automazione. Non va sicuramente trascurata, inoltre, una costante sensibilizzazione sulle tematiche legate all'ecosistema e ai cambiamenti climatici.
-  Investiamo in **reti, infrastrutture e politiche del territorio**, per garantire il diritto alla mobilità per tutti i cittadini, le pari opportunità, la rigenerazione urbana con la riqualificazione delle aree periferiche o a rischio e per attrarre rinnovato slancio di impresa, a partire dal dimenticato **Mezzogiorno**, dove servono investimenti straordinari per cui le risorse della Next generation Eu da destinare a ridurre il divario territoriale Nord-Sud siano superiori alla clausola del 34%.
-  Parliamo di modernizzazione e **digitalizzazione della pubblica amministrazione** con un grande piano di rigenerazione amministrativa che preveda un piano straordinario di assunzioni, nella pubblica amministrazione sia centrale che locale che vada ben oltre il turn over ed un piano di formazione e aggiornamento degli attuali dipendenti.
-  La **riforma del fisco** deve rappresentare il vero volano della ripartenza. Occorre continuare a tagliare le tasse ai lavoratori dipendenti e iniziare a farlo ai pensionati che sono i soggetti che prima pagano le tasse e poi prendono lo stipendio e la pensione. Bisogna combattere efficacemente l'evasione fiscale attraverso l'istituzione di una vera e propria authority che segni una svolta per risolvere la vera emergenza economica e democratica del Paese.

# E' ANCORA LONTANA LA FINE DEL SINDACATO: FATEVENE UNA RAGIONE!

di Antonio Ascenzi

*Responsabile Nazionale Ultrasporti per la Formazione Sindacale*

**D**ietro il comodo paravento della presunta fine delle ideologie e quindi della ormai "inutile" contrapposizione tra Destra e Sinistra, tesi molto cara alle forze economiche e politiche più retrive, trova ampi spazi anche l'idea della crescente marginalità del ruolo del sindacato nell'era "dell'utopismo digitale" (copyright del Sociologo Sascha Dickel).

Ora anche se sul presunto superamento delle nozioni di Destra e Sinistra si potrebbe scrivere un trattato per confutarne la validità, è sufficiente richiamarsi agli insegnamenti di Norberto Bobbio secondo cui "la solidarietà distingue la prima dalla seconda, una riflessione più attenta va invece fatta sul ruolo del sindacato, generalmente rappresentato come fattore di conservazione teso solo alla salvaguardia di interessi corporativi.

Premesso che il sentimento antisindacale è una costante nella storia del nostro Paese, come dimostrano le difficoltà incontrate fin dalle prime fasi di organizzazione del movimento dei lavoratori, le repressioni del ventennio fascista e lo sfruttamento dei lavoratori sulle quali si costruì il miracolo economico degli anni '60, senza dimenticare le ripetute iniziative che dagli albori della cosiddetta "Seconda Repubblica" sono state poste in essere dai governi di centro destra, impregnati come erano e come sono di cultura reazionaria, volte a frenarne l'azione oppure l'apparire sulla scena politica dei sostenitori della democrazia diretta e della disintermediazione dei rapporti di lavoro (veri e propri virus introdotti nel sistema), non deve sorprendere più di tanto il successo delle teorie che reputano il sindacato una istituzione ormai obsoleta.

Ovviamente al tiro al sindacato (quasi uno sport nazionale!) non si sono esercitati solo i governi di centro-destra, ma vi hanno contribuito, spesso con un eccesso di acrimonia, le forze politiche di centro-sinistra, anch'esse ormai irrimediabilmente contaminate dalle logiche liberiste, che si sono distinte per aver introdotto massicce dosi di flessibilità e precarietà nel mercato del lavoro in nome di un presunto "riformismo", parola diventata anche per tale motivo una parola priva di senso.

Nulla di nuovo sotto il sole quindi.

Del resto nel nostro "civilissimo" Paese il sindacato ha conquistato il diritto di accesso nei luoghi di lavoro appena cinquant'anni fa con lo Statuto dei Lavoratori, legge che trovò tra l'altro la ferma opposizione, cui non furono

certamente estranei pezzi non irrilevanti della politica, della parte più reazionaria del mondo imprenditoriale come attestano i ripetuti e significativi interventi della magistratura rivolti sia alla repressione dei comportamenti antisindacali posti in essere dai datori di lavoro sia a recuperare le gravi manomissioni alla legge prodotte anche dalla politica ed in particolare dai "professionisti della rottamazione".

Basti ricordare, ad esempio, come nell'Ufficio Prenotazioni dell'Alitalia ancora nel 1973 (ben tre anni dopo l'entrata in vigore dello Statuto che ne faceva espresso divieto!) venne dismessa la prassi del controllo a distanza dei lavoratori durante la prestazione lavorativa oppure, in tempi più recenti, alla vergognosa abolizione dell'articolo 18 della Legge 300/1970.

Ma altri e ben più pericolosi fenomeni provvedono ad erodere il ruolo del sindacato.

Intanto, il progressivo scadimento della qualità di tutto il ceto politico che, per dirla con Marco Damilano, dopo "decenni di liste bloccate e di parlamentari scelti con i criteri del casting televisivo, ma anche di rottamazioni e "vaffa day", hanno prodotto l'improvvisazione dei politici, l'incompetenza, la mancanza di rappresentanza" come ben dimostra il fatto che in piena pandemia e con quasi 500 mor-



ti al giorno a causa del Covid, il Paese debba districarsi tra "il profluvio delle slide di Renzi ed il profluvio delle pochette di Conte" (copyright della giornalista Susanna Turco).

Tra l'altro, l'insipienza e l'arroganza della attuale classe politica sta provocando anche la disarticolazione dello Stato unitario e rendendo la Repubblica sempre più simile alle Signorie del Rinascimento con Presidenti di Regione, che impropriamente si fanno chiamare "governatori" e si atteggiavano, spesso per pura ambizione personale, a sovrani di piccoli staterelli.

Da ultimo, e non meno devastante, anche il progressivo affermarsi delle teorie neo-liberiste che hanno imposto un sistema di valori improntato ad un forte individualismo ed alla competizione più sfrenata che, ovviamente, si ripercuote anche nel mondo del lavoro con, per dirla con la vittimologa Marie-France Hirigoyen "l'intensificazione dei ritmi, la crescita della concorrenza i metodi di management fatti per stimolare individualismo e visibilità."

Il cambiamento intervenuto nel mondo del lavoro assume poi tratti particolari nel contesto produttivo italiano, dove non è affatto minoritario un ceto imprenditoriale da sempre incline a far dipendere le fortune aziendali più dalle clientele politiche che dalle proprie capacità organizzative e cronicamente allergico a qualsiasi sistema di regole che possa in qualche modo mettere in discussione l'autorità "aziendale".

Ma proprio a fronte di questo quadro tutt'altro che roseo, non dobbiamo mai perdere la speranza che le cose possano cambiare in meglio, anche perché il cambiamento dipende pure dalla nostra iniziativa.

Sconfiggere i desiderata di chi vorrebbe un mondo del lavoro libero da vincoli e dalla presenza del sindacato è possibile dal momento che in Italia abbiamo ancora un buon tasso di sindacalizzazione (33,8%) ed il sindacato, segnatamente quello confederale, oltre ad una capillare diffusione su tutto il territorio nazionale, mantiene un alto tasso di rappresentatività, come confermano costantemente l'alta partecipazione dei lavoratori (80/90%) ed i consensi (ben oltre il 70%) che ottengono le proprie liste nelle elezioni per la costituzione delle rappresentanze aziendali nei luoghi di lavoro.

Ma vi è poi una ragione di fondo che rende ancora attuale la presenza ed il ruolo del sindacato non solo nel mondo del lavoro, ma anche più in



generale nella società e che deriva essenzialmente, a dispetto della narrazione liberista, dal fatto che la forbice nella distribuzione della ricchezza si è oltremodo allargata negli ultimi 20 anni (in Italia solo l'1% dei cittadini ha la stessa ricchezza del 70% della popolazione più povera).

Da questo punto di vista allora è indispensabile che il sindacato assuma come prioritaria una forte azione di contrasto al modello culturale dominante che per sua natura e per gli interessi che lo sostengono è alternativo al proprio sistema di valori.

Molto utile a tal fine sarebbe intanto la predisposizione di un Progetto di Informazione sulla storia e sui valori fondanti del sindacato, rivolto in particolare ai giovani, da diffondere nelle scuole utilizzando tutte le varie modalità a disposizione (video, assemblee, ecc.) e, sul piano più interno, dare un maggiore impulso alla attività di Formazione, così come fatto dalla Ultrasporti con i Corsi "Master 500" e "Academy".

Una Formazione finalizzata non tanto o non solo a fornire nozioni tecniche, quanto ad offrire un modello culturale e comportamentale coerente con i valori di cui il sindacato è portatore, che avrebbe l'indubbio vantaggio di consentire anche una migliore e quanto mai opportuna selezione dei propri Quadri, propedeutica al necessario rinnovamento organizzativo.

Si tratta in concreto di contrapporre la solidarietà all'individualismo, l'unità alla divisione: solidarietà ed unità che a pensarci bene sono le uniche armi che i lavoratori hanno sempre potuto opporre ai soprusi perpetrati nei loro confronti.

Altro che fine del sindacato! ♦

# IL SISTEMA DEI TRASPORTI IN SICILIA ANCORA SUL BINARIO MORTO

di Agostino Falanga  
Segretario Generale Ultrasporti Sicilia

**I**l complesso sistema dei trasporti siciliani continua ad essere un peso per chi, come noi della Ultrasporti, prova ogni giorno con ostinazione a fare il proprio dovere per difendere lavoratrici, lavoratori e cittadini. Soprattutto è difficile il nostro lavoro quando le criticità sono tali che è persino arduo dare priorità ad un settore invece che ad un altro.

In Sicilia cambiano le amministrazioni, gli uomini, i tempi, cresce la tecnologia, sembra che tutto cambi per... restare come prima!

Anche in questa occasione mi viene difficile scegliere da dove cominciare per evidenziare le tante criticità che mi fanno soffrire perché' relegano la mia bellissima terra, che tante potenzialità potrebbe fornire per primeggiare, agli ultimi posti per qualità della vita.

Uno dei settori vitali per tutta l'economia, il trasporto pubblico locale, non funziona.

Qualcuno prova a giustificarsi attribuendone le colpe al COVID 19 ma è un insulto alla nostra intelligenza, un alibi che non regge. Questo perché sappiamo bene come i problemi abbiano origini antiche, peraltro non solo qui, nonostante i cospicui investimenti e stanziamenti.

In Sicilia il parco mezzi ha un'età media che lo pone fra i più vetusti d'Europa. A Palermo da anni mancano gli autisti per il servizio che deve svolgere la municipalizzata AMAT. Questo perché l'azionista unico, il Sindaco, sembra aver altro di cui occuparsi invece di velocizzare il bando per le relative assunzioni.

Anche l'organizzazione del servizio, che proprio in questo periodo emergenziale dovrebbe essere la più accurata possibile, è latente.

Così i lavoratori operano in solitudine fungendo da parafulmine contro le proteste di chi è costretto ad attendere ore alle fermate, subendo la violenza degli incivili se osano chiedere il rispetto della distanza senza parlare poi se qualche operatore volesse far pagare il biglietto! Delinquenti si potrà dire, ma cosa fa l'Amministrazione per far cessare queste gravissime condizioni in cui restano indifesi i lavoratori? Nulla, niente di niente!

Lo sciopero nazionale di quattro ore del prossimo otto febbraio 2021 è il sofferto risultato di una scelta sindacale che non ha altri mezzi leciti per



smuovere la coscienza chi deve far funzionare i servizi urbani ed extraurbani, ossia di chi è pagato proprio per questo.

Ad aggiungere danno a danno per i 113.000 addetti, va pure denunciata l'inerzia con cui procede il rinnovo del CCNL scaduto da ben tre anni.

Una boccata, ma proprio una boccata di ossigeno per il TPL siciliano, viene dallo sblocco di fondi per circa quaranta milioni di euro che serviranno per i pagamenti necessari per il primo trimestre dell'anno in corso.

Qui in Sicilia l'alternativa al servizio del trasporto pubblico locale dovrebbe essere rappresentata dal servizio ferroviario.

Un servizio che ancor oggi, se così si può chiamare, sembra un eufemismo definirlo "arretrato". Non basta avere una rete ferrata inadatta all'uso delle moderne tipologie di treni (Pop e Jazz), qui le corse regionali sono meno di un quinto di quelle di cui dispone la Lombardia!

Il binario unico è quasi la regola ed i tempi di percorrenza sono veramente inaccettabili per chiunque, in particolare per una collettività che dovrebbe fare affidamento sull'efficienza dei collegamenti per sperare in una crescita socio-economica all'altezza dei tempi. Non è una critica dire che per raggiungere Trapani da Palermo, cento chilometri, occorrono cinque ore, è la verità! Questo solo un esempio fra i tanti che pure potrebbero giustificare il motivo del nostro disappunto per l'arretratezza sopra cennata.

Il COVID 19 ha colpito e tuttora sta colpendo,

tutta la nostra economia. I tanti DPCM che hanno scandito la nostra vita in questi mesi hanno prodotto danni anche al settore dei trasporti.

Ma non è lecito addossare tutti i danni solo sulle spalle dei lavoratori! troppe aziende lo

hanno fatto e lo stanno facendo. Non è accettabile! Le perdite d'introiti, infatti, sono un alibi fittizio perché se è vero che molti introiti sono mancati è pure assolutamente vero che molte spese sono state risparmiate mentre, peraltro, i contributi pubblici sono rimasti invariati. Per molti imprenditori o meglio prenditori, si può perdere tutto ma non gli utili.

Contro questo assunto vergognoso la Uiltrasporti Sicilia si è battuta e si oppone con fermezza, perché non è ammissibile che un lavoratore riceva a fine mese una busta paga di.. dieci euro! Qui si scherza con il fuoco perché la disperazione porterà a conflitti sociali che neppure il miglior sindacato potrà gestire.

Per tutelare i lavoratori così offesi la Uiltrasporti Sicilia si è spesa in ogni sede inclusi i media locali che hanno diffuso le nostre denunce.

Nel settore del trasporto aereo è vero che il volo ha perso quote significative ma quanto posto in essere dalla società di handler, la GH che opera in tutti gli aeroporti siciliani, è stato di tale gravità che ci ha costretti a notificare all'Azienda un atto extragiudiziale per diffidarla da scaricare sui lavoratori tutti i danni patiti.

Un atto, il nostro, che ha scatenato le ire aziendali ma questo ci fa piacere perché significa che abbiamo colpito nel segno.

Per quanto poi attiene al settore marittimo, per noi molto strategico atteso che viviamo in un'isola circondata da ben quattordici isole tutte abitate, ancora una volta vogliamo complimentarci e ringraziare Paolo Fantappiè per aver, praticamente da solo salvo l'aiuto datogli da Giuseppe Nocerino, "ottenuto" il rinnovo del CCNL che da mesi era atteso.

In questo settore anche Liberty Lines, leader mondiale nei collegamenti con mezzi veloci, ha portato una ventata di benessere per i propri dipendenti naviganti ai quali, finalmente dopo anni di batta-



glie sostenute dalla Uiltrasporti Sicilia, ha dato la stabilizzazione totale con l'immissione in CRL di circa 250 unità. un successo di cui la Uiltrasporti Sicilia vuole fregiarsi per i tanti anni in cui, in ogni occasione, si è battuta per questo traguardo. Per Liberty Lines e per Caronte & Tourist Isole Minori, ossia le aziende che con mezzi veloci e traghetti coprono i servizi una volta eserciti dalla SIREMAR, le concessioni regionali sono state prorogate di un anno ed anche questo è un buon risultato portato a buon fine con il fattivo contributo della Uiltrasporti Sicilia dato ai lavori dell'Assessorato dei Trasporti della Regione Siciliana, in particolare l'assessore Marco Falcone.

Ora con Liberty Lines sono iniziate le riunioni per raggiungere il rinnovo del contratto di secondo livello, cosa che non sarà facile ottenere viste le proposte aziendali, ma siamo ottimisti.

Notizia di queste ore è quella del piano della Regione Siciliana per il recovery fund approvato in tredici punti, da sottoporre al Governo Conte, fra cui il ponte sullo stretto di Messina ed un aeroporto hub del mediterraneo, uno scalo intercontinentale che si vorrebbe realizzare nell'area milazzese.

Questi i punti di maggior pregio fra le proposte del Governatore Nello Musumeci, ma anche altro per nuove strutture e miglioramenti della rete viaria e ferroviaria. Certamente un progetto ambizioso ma assolutamente necessario se la Sicilia vorrà essere ricompresa fra i territori in via di sviluppo, lasciando al passato il ruolo di cenerentola dell'Italia.

Dunque una rassegna dei nostri settori con tante, troppe ombre, ma anche con qualche luce e su tutto questo la Uiltrasporti Sicilia vuole e dovrà impegnarsi con tutte le proprie energie, perché da sempre la nostra missione è una come il nostro motto "w la Sicilia, w la Uiltrasporti, w sempre la Uiltrasporti". ♦

# CERCATORI DI PASSIONE

di Antonio Aiello  
Segretario Generale Ultrasporti Campania

**L**a bocca si trova quasi a metà strada tra cuore e cervello ed è lo strumento principale con il quale comunichiamo. E' da qui che voglio partire, in questo racconto scritto in prima persona, per arrivare ad una conclusione, del tutto soggettiva, che spero condividiate.

Il cervello è il centro della razionalità, è quell'organo con il quale progettiamo e pensiamo, il cuore, invece, è la sede del sentimento, è il posto dove le nostre emozioni nascono, la bocca esprime i concetti che ci arrivano dai due emisferi opposti.

Nel nostro mondo, quello sindacale, le parole all'interno di un discorso, dal palco di un congresso o in una semplice assemblea contano e, proprio per questo, credo c'è bisogno di chiarire un concetto, o meglio, una scelta del modo di essere che ognuno di noi è libero di perseguire.

Rifacendoci al pensiero filosofico di De Crescenzo potremmo distinguere gli uomini di "parola", ossia coloro che utilizzano un linguaggio forbito assecondandolo alla platea alla ricerca di un consenso, dagli uomini di "libertà", ossia coloro che dicono ciò che pensano in maniera anarchica infischandosi del pensiero altrui.

Gli uomini di "parola" sono coloro che studiano il loro intervento, lo tarano in base ai propri ascoltatori, lo ripetono decine di volte per non sbagliare e ascoltano soltanto il cervello e la sua razionalità, insomma gli uomini di "parola" hanno un solo obiettivo, quello di piacere agli altri.

Gli uomini di "libertà" invece, di solito parlano a braccio e lo fanno senza aver bisogno di nessuna preparazione, salgono su quel palco e dicono quello che pensano, senza filtri, senza strategie, potrebbero sembrare migliori dei primi, ma non è così, perché se sei un battitore libero solista non devi dar conto a nessuno ma, se fai parte di una organizzazione in qualche modo una linea di pensiero la devi comunque rispettare. E allora? Quale è la migliore soluzione? La risposta è semplice e scontata, il giusto sta nel mezzo, il miglior oratore/pensatore, dal mio punto di vista, è colui che riesce ad equilibrare i due flussi, razionalità e sentimento, un combinato disposto che caratterizza i leader, anche nel sindacato e, ritornando a De Crescenzo, essi sono la terza categoria, gli uomini dei "fatti".

Ma se per un sindacalista affermato è facile, o al-



meno dovrebbe esserlo, trasformarsi in un uomo dei "fatti", per un giovane che timidamente si affaccia al sindacato ciò è estremamente complicato; allora qui entra in gioco l'ultimo elemento, il coraggio, e se la razionalità è ospitata nel cervello e nel cuore nascono i sentimenti, potremmo figurarci che il coraggio sia trasversale ai due ed alberghi sulla linea immaginaria delle spalle, quindi, a differenza della bocca, esattamente a metà strada tra cervello e cuore. Più si hanno spalle larghe... maggiore è il coraggio da approfondire. La miscela di razionalità, sentimento e coraggio produce un elemento che è sempre più raro nel nostro mondo, la passione.

Credo che la passione sia l'unica cosa che bisogna ricercare nelle persone, quando c'è la passione la competenza è una naturale conseguenza che si acquisisce in un secondo momento, ma come dicevo la passione diventa sempre più rara e la rarità è un elemento che sviluppa i "cercatori", come quelli dell'oro o di diamanti, ed è per questo che noi, sindacalisti "anziani", dovremmo diventare "cercatori di passione" scavando in tutti gli ambiti sociali alla ricerca di quelle "pépites" a cui dovremo un giorno consegnare anche la nostra di passione con l'unico scopo di mantenere viva l'idea del Sindacato, dello stare insieme e del combattere insieme a difesa di ciò che rappresentiamo, un'unione di donne ed uomini che con il riformismo delle proprie idee, con la razionalità, il sentimento, il coraggio ma soprattutto la passione possa continuare ad essere punto di riferimento del Lavoro e di tutti i Lavoratori italiani. ♦



LA SCELTA MIGLIORE  
PER VOI E PER LA  
VOSTRA FAMIGLIA

## Polizza Infortuni



METTIAMO AL PRIMO POSTO  
LA SERENITÀ DEI TUOI CARI



[WWW.INAT.IT](http://WWW.INAT.IT) con la NUOVA Home Insurance

Area Clienti MyInat

**INFORTUNI**  
*dipendente*

**INFORTUNI**  
*dipendente light*

**INFORTUNI**  
*familiare*

**INFORTUNI**  
*pensionato*

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 06.5137841

# TPL VENETO NEL PERIODO COVID-19

di Daniele Zennaro

Segretario Generale Uiltrasporti Veneto

**I**l Tpl nel Veneto gomma, acqua e ferro, a causa della situazione emergenziale pandemica che perdura ormai da un anno, è oggetto di una grave crisi economica e finanziaria generata soprattutto dal drastico crollo del numero dei passeggeri trasportati legati alle attività turistiche che caratterizzavano Venezia il suo interland, e grossa parte del territorio Veneto.

Tale situazione ha conclamato la criticità di aver in gran parte sostenuto economicamente sino ad oggi, i servizi di mobilità cittadina e metropolitana attraverso le entrate di cui sopra, considerate le scarse risorse rinvenienti dai trasferimenti alle Regioni dal Fondo Nazionale Trasporti, PER CUI COME PER L'ACQUA, ANDREBBE FATTA UNA NUOVA VALUTAZIONE POLITICA SULLA LIBERAZIONE DEL TPL, in attesa della nuova riforma del TPL annunciata dal Ministro De Micheli!

Le ricadute sono preoccupanti, sia sui livelli occupazionali che di reddito dei lavoratori in tutte le

aziende del territorio, nessuna esclusa!

Le sole risorse della cassa integrazione dedicata, non sono sufficienti a coprire il fabbisogno economico dei lavoratori e le risorse economiche messe a disposizione dal Governo al settore che devono essere ancora liquidate interamente stentano coprire i costi ed i mancati ricavi delle imprese che in alcuni casi rischiano il fallimento.

La Uiltrasporti Veneto ha rappresentato in tutte le sedi Istituzionali, che tale mix di problematicità, se non affrontate in modo adeguato dalle Istituzioni potrebbe avere delle gravi ripercussioni sui livelli di servizio alla mobilità dei cittadini del territorio veneto, con possibili pesanti conseguenti ripercussioni sull'occupazione dei lavoratori e sul tessuto sociale più fragile, dove il malcontento dell'utenza e l'exasperazione segna episodi di ingovernabilità e aggressioni giornalieri.

In particolare nelle principali aziende di trasporto venete, AVM, ACTV, VELA, ALILAGUNA, FTV, ATVO, DOLOMITI BUS, MOM, SVT, APS, ATV, e tutte le Società Private etc. a fronte di una riduzione devastante del numero dei turisti e quindi dei mancati ricavi, le aziende hanno ridotto il servizio, e gli esuberanti sono stati gestiti utilizzando ferie, cassa integrazione, e una politica complessiva di risparmi nei settori di staff e struttura. La maggior parte delle aziende facevano più chilometri e più ore di moto non assoggettate a corrispettivo, servizi che servivano ed erano necessari ma che si sostenevano con titoli di viaggio derivanti dal turismo.

Abbiamo chiesto alla Regione Veneto, alla città Metropolitana di vigilare rispetto al taglio dei servizi effettuati soprattutto nel settore della Navigazione che garantisce i collegamenti vitali ed indispensabili per la mobilità di Venezia e delle isole, città caratterizzata soprattutto da una popolazione residenziale di persone anziane! Inoltre la situazione di emergenza epidemiologica prevede la portata dei mezzi al 50%, e pertanto una riduzione del



servizio potrebbe innescare un inaccettabile e pericoloso sovraffollamento e relativo contagio da Covid 19.

Altresì, nell'ottica della ripresa, per le rigidità strutturali dell'organizzazione del servizio non è consigliabile rivedere la quantità e qualità del servizio attuale che ha carattere di essenzialità, salvo avere anche una connotazione controproducente rispetto al recupero da introiti del ticketing!

Abbiamo una serie di tavoli aperti con Regione Veneto, Città Metropolitana, Province, Comuni etc., per affrontare quotidianamente la crisi in maniera complessiva in previsione della ripartenza; ciò premesso come Ultrasporti abbiamo fatto appello al senso di responsabilità di tutti i soggetti interessati,



per non ridurre il volume di servizi, e abbiamo chiesto in primis al Sindaco di Venezia che si faccia parte nel ricercare risorse aggiuntive assieme alla Regione Veneto presso il Governo, inserendo un capitolo di spesa nelle risorse derivanti dalla Legge Speciale, per garantire il TPL veneziano, in relazione alla specificità di Venezia.

Altro capitolo andrebbe aperto sul mancato rinnovo del CCNL di Categoria scaduto ormai da tre anni, sulla quale avremmo modo di ritornare, dopo le iniziative unitarie programmate in questi giorni in tutta Italia e dopo lo sciopero del 8 Febbraio 2021 spiegando ai lavoratori e lavoratrici in capo a chi sono le responsabilità di questo mancato rinnovo contrattuale. ♦

## ANCHE NELLA "PERLA DELLE DOLOMITI" ESISTONO PROBLEMI DI SICUREZZA

di Nicola Petrolli

*Segretario Generale Ultrasporti Trentino*

**N**ella "perla" delle Dolomiti, e precisamente Madonna di Campiglio, esiste una linea di autobus extraurbana, che passa direttamente al centro "Des Alpes Hotel" piazza Brenta e Pradalago.

Come sindacato, questo passaggio lo riteniamo altamente pericoloso, soprattutto in inverno, per le grosse problematiche di passaggio dei mezzi pubblici, verso il centro, e il posizionamento di pistoni a scomparsa che il più delle volte non funzionano creando inevitabili disagi. Altro motivo della segnalazione di pericolo, consiste nella mancanza di spargimento del sale sulla strada nel tratto di salita-discesa tra Piazza Brenta Alta e Pradalago. Il motivo sarebbe da imputare agli albergatori i quali si lamentano perché il sale gli rovina la moquette e il legno dei loro hotel.

Pur capendo il decoro delle loro strutture ricettive, non possiamo pregiudicare la sicurezza delle per-

sone solo per la salvaguardia delle strutture alberghiere. Preme ricordare che in tempi recenti, le segnalazioni presso gli organi competenti erano già state fatte e come sindacato siamo sempre disponibili a dare il massimo del sostegno e collaborazione per la risoluzione delle problematiche evidenziate, non limitandoci solamente a una mera critica ma proponendo soluzioni. Ovviamente deve esserci la volontà di risolvere i problemi. ♦



# LIGURIA: SI RIPARTE DALLE INFRASTRUTTURE

di Roberto Gulli

Segretario Generale Ultrasporti Liguria

**C**i siamo spesso e giustamente lamentati nel territorio ligure della mancanza di infrastrutture viarie, sia su gomma che su ferro, inadeguate ai tempi e alla mole di traffico soprattutto merci che transitano in Liguria.

Nel confermare che il mugugno (la lamentela) in Liguria è uno sport molto seguito e nel caso specifico totalmente giustificato, sono stati fatti innumerevoli convegni sul tema e sull'importanza delle infrastrutture in una ragione sempre più a vocazione logistica e turistica.

Oggi ci troviamo finalmente a vedere un pò di luce in fondo al tunnel, giusto un lumicino. Se è pur vero che sul nodo genovese e a Savona si sono fatti alcuni passi avanti, nulla si muove alle punte estreme della regione.

Ad oggi, sia la provincia di La Spezia, con le opere portuali ancora al palo, (per non parlare della pontremolese) sia la provincia di Imperia con l'Aurelia bis ancora da completare e il tratto da Andora e Ventimiglia ancora a binario unico, siamo ancora praticamente fermi.

Su Savona, a valle della partenza dal terminal portuale di Vado Gateway e la costruzione direi obbligatoria della diga, lo scalo savonese si pone all'altezza dei tempi grazie anche ai suoi alti fondali.

Anche nello scalo portuale di Genova sono in corso investimenti, al fine di rendere il sistema portuale di Genova e Savona competitivo con i maggiori scali del Mediterraneo e con l'ambizione di porsi come sistema portuale oltre che al servizio delle regioni nord-ovest, Lombardia e Piemonte in primis, anche come porto della Svizzera e con un pò di ambizione anche del sud della Germania.

Lo scatto di reni è dato, oltre che dalla conclusione del terminal dello scalo di Savona-Vado, dalla prosecuzione dei lavori del terzo valico, che dovrà allacciarci al corridoio Reno-Alpi e su Milano, ponendo il primo scalo portuale d'Italia all'avanguardia e in competizione anche con i maggiori scali portuali europei.

La ciliegina sulla torta però è arrivata in questi giorni con il finanziamento, seppur parziale dalla nuova diga foranea del bacino storico del porto di Genova; un'opera dal valore stimato tra un miliardo e un miliardo e trecento milioni di euro.



Infatti il gigantismo navale ha fatto piazza pulita di alcuni scali che non essendosi adeguati alle nuove dimensioni delle navi sono stati tagliati fuori dalle principali linee di navigazione.

Pertanto, una nuova infrastruttura come la diga consentirebbe una maggiore sicurezza nella navigazione e renderebbe più competitivo lo scalo.

Con la realizzazione delle opere infrastrutturali, tutte propedeutiche alla ricezione di maggiori volumi di traffici, confidiamo in una crescita dell'economia non solo locale e di conseguenza confidiamo in un incremento dei posti di lavoro.

Nota dolente è l'insufficienza del finanziamento da parte dello Stato per un'opera, che ha una valenza strategica per il sistema logistico della parte maggiormente industrializzata del paese e con prospettive internazionali.

Con il recovery Plan il governo ha stanziato solo il valore pari alla metà della cifra necessaria, ponendo un grande interrogativo sulla reale volontà di implementare l'opera.

Ritengo che, mai come in questo momento, il sistema logistico si sia rivelato fondamentale per la tenuta economica e sociale del Paese e sarebbe un errore che pagheremmo nei prossimi 50 anni se l'opera della diga foranea di Genova non venisse confermata.

Il trasferimento delle risorse, a suo tempo già previste, verso altra opera, dal dubbio risolto di carattere generale, ma a vantaggio di un soggetto concessionario, fa calare una forte ombra su un'opera dal respiro transnazionale. ♦

# AMMORTIZZATORI E LICENZIAMENTI, DOBBIAMO INSISTERE E...NON SOLO

di Michele Panzieri  
Segretario Generale Ultrasporti Toscana

**N**ei mesi scorsi molte delle energie e delle richieste sindacali le abbiamo spese giustamente per avere prima e per implementare poi gli ammortizzatori sociali covid e il blocco dei licenziamenti.

Inizialmente, come sempre, siamo stati attaccati da molte parti perché non capivamo la situazione, non capivamo le difficoltà delle aziende, del Paese etc etc

Non nego che in alcuni momenti ho avuto anch'io qualche dubbio, soldi a pioggia senza scegliere, per quanto difficile, dove investire guardando al futuro e contemporaneamente organizzare il mercato del lavoro per rioccupare lavoratrici e lavoratori di settori o aziende con i mesi o gli anni contati (futuro a volte sicuro anche senza la pandemia).

Con il proseguire dell'emergenza sanitaria i pochi dubbi si sono dissolti, soprattutto per l'indegno spettacolo che la politica ha saputo e sa offrirci anche in un momento così difficile con le catastrofiche conseguenze che ne deriveranno per tutti.

Nei giorni scorsi dopo un incontro sindacale mi sono soffermato a parlare con un avvocato ed un consulente del lavoro che seguono molte aziende di varie dimensioni, entrambi hanno affermato che inizialmente erano contrari alle nostre rivendicazioni ma che si erano sbagliati! Che abbiamo fatto bene su ammortizzatori e licenziamenti e che marzo è una scadenza che va ulteriormente posticipata.

Senza voler lucrare sulla crisi molte delle loro aziende all'inizio dell'emergenza, senza un orizzonte chiaro e con tanta paura di non reggere avrebbe voluto licenziare molte più persone rispetto ad oggi e, se arrivassero regole chiare e misure adeguate, ancora meno tra altri mesi soprattutto se sapremo spendere bene le risorse promesse evitando così l'esplosione della bomba sociale il cui conto alla rovescia pare inarrestabile.

Noi italiani stiamo invece dimostrando un'altra volta di essere bravissimi nelle emergenze e incapaci nella programmazione.

Questa crisi, come tutte le crisi, porta con se anche alcune occasioni e noi rischiamo fortemente di perderle. Oltre al danno la beffa!

Arriveranno tanti soldi con i quali potremmo riprogrammare il futuro del nostro Paese e dell'Europa basandoli su valori diversi da quelli che ci hanno



portato fin qui, rivedendo drasticamente il nostro modello di sviluppo ormai insostenibile.

I nostri politici sembrano invece solo intenti a discutere formalmente per valori e idee ma in realtà per chi dovrà gestire le tante finanze per poter elargire le solite clientele, facendoci perdere un'opportunità unica e irripetibile.

Sta anche al Sindacato non risparmiarsi e fare di tutto per invertire questa incosciente rotta.

Abbiamo fatto bene e dobbiamo insistere, dobbiamo allungare e potenziare gli ammortizzatori sociali e il divieto di licenziare, nel frattempo dobbiamo prepararci anche noi a dover scegliere dove puntare e come gestire il periodo intermedio ai cambiamenti, per farlo occorre un'idea, un'idea di società, un sentiero da percorrere.....e, ammettiamolo, non è mica tanto semplice!

Mi permetto una citazione di 46 anni fa che dà l'idea di quanto sia difficile e quanto impegno, visione, solidarietà e sacrificio quindi serviranno.

*"Prevedo la spolticizzazione completa dell'Italia: diventeremo un gran corpo senza nervi, senza più riflessi. Lo so: i comitati di quartiere, la partecipazione dei genitori nelle scuole, la politica dal basso...Ma sono tutte iniziative pratiche, utilitaristiche, in definitiva non politiche. La strada maestra, fatta di qualunque e di alienante egoismo, è già tracciata. Resterà forse, come sempre è accaduto in passato, qualche sentiero: non so però chi lo percorrerà, e come." Pier Paolo Pasolini (1975) ♦*

# PROGETTIAMO IL FUTURO CREANDO I COLLEGAMENTI FERROVIARI!

di Giorgio Andreani  
Segretario Generale Ultrasporti Marche

*“Costruire un’Unione Europea per le prossime generazioni. È questo il compito storico a cui siamo chiamati. Per essere protagonisti, e non comprimari, della storia di questo secolo”.*

Con queste parole si apre il documento “Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza #NextGenerationItalia” presentato al Consiglio dei Ministri lo scorso 12 gennaio.

Sicuramente un documento ambizioso non solo nel titolo ma anche nei contenuti. L’Unione Europea non è un’entità astratta, anzi, è molto più concreta di quanto immaginiamo.

Per la sua costruzione, per questo progetto futuro, è necessario che si parta dal territorio, perché l’Unione Europea è fatta da tanti piccoli mattoni che stanno sui vari territori provinciali, regionali, nazionali. Tra le colonne portanti di questo progetto a mio avviso vi sono le infrastrutture, sia quelle da progettare che quelle già esistenti ma hanno bisogno di essere ammodernate e rimesse in rete con le altre.

Nella nostra regione esiste una linea ferroviaria che collega due città importanti per storia e cultura,



ma anche per le attività economiche che si svolgono attualmente.

Si tratta della ferrovia che collega le città di Fano (l’antica città romana di Fanum Fortunae) e di Urbino (una delle città più importanti del rinascimento, capitale dell’omonimo ducato resa famosa dal duca Federico da Montefeltro): la linea ferroviaria che passa nella bella e suggestiva valle del Metauro è stata chiusa nel lontano 1987 a causa di una politica miope rispetto al trasporto pubblico locale.

Ed è la stessa politica miope regionale che in tutti questi anni non ha voluto prendere posizione a favore della riapertura della ferrovia, accampano ogni volta una scusa diversa, in ultimo la realizzazione della pista ciclabile al posto della ferrovia.

Va detto che le altre province marchigiane hanno tutte delle linee ferroviarie trasversali che negli anni sono state oggetto di discussioni e di progettualità atte a renderle più efficienti. La Ascoli-P.to d’Ascoli è la dimostrazione concreta del fatto che se si rende più efficiente una modalità di trasporto si hanno dei benefici concreti: difatti da quando è stata elettrificata sono aumentati considerevolmente i passeggeri trasportati facendo





basterebbe, con degli investimenti oculati e nemmeno stratosferici, rimetterla in funzione ripartendo e riprendendo lo stesso traccia.

Mancano le risorse! Anche questa scusa ormai non regge più; infatti non dobbiamo dimenticare che abbiamo una prospettiva davanti che fino a poco tempo fa sarebbe stata impensabile. Mi riferisco alle risorse che arriveranno dal "Recovery Fund" e che andranno a concretizzare il "Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza #NextGenerationItalia": piano che al suo interno dà ampio spazio alla questione infrastrutturale nel nostro paese e su

cambiare idea a chi, scettico, vedeva gli investimenti per l'elettrificazione un mero spreco di danaro.

Vi sono poi altre ferroviarie linee su cui si sta lavorando: la Civitanova-Albacina sulla quale i lavori di elettrificazione partiranno a breve e il tratto marchigiano della Falconara-Orte oggetto



dei lavori di efficientamento e di raddoppio del binario.

E la provincia di Pesaro Urbino? Negli anni le scelte strategiche su questa provincia non hanno mai portato ad un potenziamento del trasporto puntando sul ferro, diversamente dalle altre province. Oltretutto l'infrastruttura è ancora esistente per cui

cui le regioni saranno chiamate a presentare progetti. Perciò un'occasione d'oro da non perdere assolutamente.

Su questo potremo misurare la lungimiranza della politica locale regionale e soprattutto potremo misurare la capacità di visione del futuro della nostra regione in relazione alla costruzione di quell'Unione Europea di cui in ogni caso facciamo parte.

Come Uiltrasporti Marche da anni ci battiamo affinché la linea Fano Urbino torni ad essere percorsa dal treno e torni ad essere uno degli assi portanti della mobilità marchigiana e non solo: se da un lato fa piacere assistere alla ripresa di un dibattito pubblico sull'argomento, anche alimentato dalla presa di posizione di qualche assessore regionale, dall'altro vorremmo però che non ci si limiti più soltanto a qualche esternazione giornalistica ma che questa linea ferroviaria rientri concretamente nell'ambito dei progetti futuri di questo governo regionale, mettendo finalmente nero su bianco una sua prossima riapertura. ♦

# BASILICATA: TRASPORTI-LOGISTICA-SERVIZI SETTORI STRATEGICI IN EMERGENZA MA IN CRISI PROFONDA

di Antonio Cefola  
Segretario Generale Uiltrasporti Basilicata

**A**vrei voluto scrivere solo positività per i settori esposti in prima linea specie in questo periodo di emergenza, purtroppo in Basilicata (come penso nel resto dell'Italia) per i lavoratori che operano nei Trasporti, nella Logistica e Multiservizi permangono problemi di sopravvivenza e criticità dovute a crisi aziendali e mancanza del rinnovo dei CCNL di appartenenza.

Vengono denominati lavoratori invisibili con leggerezza senza tener conto che hanno svolto, svolgono e continueranno a svolgere la loro attività per il bene di tutta la collettività, in presenza e non in Smart Working, esponendosi per primi a tutti i rischi di contagio che questa pandemia continua imperterrita a seminare.

Lavoratori a cui è stata posta sempre poca attenzione e ci si accorge della loro importante missione solo in momenti critici dovuti a calamità naturali, che richiedono interventi emergenziali a salvaguardia dell'interesse popolazioni.

In alcuni settori si evidenziano forti pressioni nei loro confronti, quasi a volerli utilizzare oltre il limite delle prestazioni, con minacce velate di licenziamenti o ritorsioni.

Non è certo questo che ci si aspetta da una società civile ma ben altro: lavoro per tutti, con eguali diritti e con il massimo rispetto per chi lo svolge.

In Basilicata stiamo vivendo un momento molto critico dovuto principalmente dall'espiazione da parte di alcuni grossi Gruppi a danno della Logistica, dalla mancanza di controllo e monitoraggio nel settore Servizi e dalla mancanza del Contratto di Servizio del TPL.

Sono mesi che, come Uiltrasporti, denunciavamo il completo disinteresse da parte di Conad nei confronti della piattaforma logistica a supporto della catena di distribuzione ex-Auchan localizzata nell'area industriale di Melfi.

Le Cooperative del gruppo CISA, cui aderiscono in qualità di soci tutti i 130 lavoratori coinvolti, vivono in una situazione di precarietà senza alcuna prospettiva da quando la struttura aziendale è stata abbandonata dal marchio Auchan e acquisita dal gruppo Conad.

Per sensibilizzare l'opinione pubblica, le istituzio-

ni e le forze politiche sul rischio della perdita di 130 posti di lavoro abbiamo messo in atto tutte le azioni possibili, con scioperi e presenziamento per giorni davanti al magazzino.

Ormai sembrano svanire tutte le speranze dei 130 lavoratori della Logistica ex-Auchan di S. Nicola di Melfi.

Le certezze sul proseguimento delle attività del magazzino ex-Auchan, dichiarati da Conad in più tappe, sono risultate prese in giro in primo luogo verso i lavoratori e poi verso la Regione Basilicata che sta assistendo passivamente alla espiazione delle attività in capo a CISA.

Un marchio Conad che fa proprio il motto "prima le persone e poi le cose", ma si comporta esattamente al contrario lasciando alla disperazione 130 famiglie che in una regione come la Basilicata rappresentano un enorme peso a livello economico e occupazionale.

Nonostante le richieste delle segreterie di settore regionali e nazionali, delle segreterie nazionali di CGIL-CISL-UIL, il MISE continua a non dare risposte e continua a disinteressarsi completamente della criticità evidenziata.

Eppure la logistica è l'insieme delle attività organizzative, gestionali e strategiche che governano nelle aziende i flussi di materiali e delle relative informazioni, dalle origini presso i fornitori fino alla consegna dei prodotti finiti ai clienti e al servizio post-vendita, quindi settore di importanza vitale.

A ciò si somma la lungaggine del rinnovo del CCNL di settore che complica ancor più le problematiche innanzi evidenziate.

L'unica cosa a garanzia per i lavoratori è la continuazione della Cassa integrazione Covid e che, grazie al blocco dei licenziamenti, possa continuare fino a marzo 2021. Dopo di che, il vuoto.



In Basilicata i lavoratori del settore dei Servizi sottoposti a continui cambi di appalto sono sempre più esposti a tentativi di impoverimento dei diritti contrattuali, con forti pressioni, quasi a volerli utilizzare oltre il limite delle prestazioni con minacce velate di licenziamenti o ritorsioni.

L'attività sindacale nei loro confronti e a loro difesa è continua e assidua in quanto settore importante e indispensabile nella società lavorativa. Abbiamo scoperto situazioni veramente al limite dello sfruttamento e come Ultrasporti siamo intervenuti duramente nei confronti delle aziende che approfittavano, specie in piccole comunità, delle loro prestazioni lavorative sia in termini di lavoro che in termini di remunerazioni non adatte all'attività svolte.

I problemi evidenziati sono aggravati pesantemente dalla mancanza del rinnovo del CCNL fermo al 2011, a cui devono essere apportati importanti modifiche, sia a livello giuridico che economico. A tal riguardo si sono svolte giornate di sciopero, accompagnate da manifestazioni locali e nazionali, per sensibilizzare il governo ad intervenire nei confronti delle aziende di riferimento che non hanno interesse, se non il proprio, nel migliorare le condizioni dell'intera società lavorativa.

Il settore dei Trasporti, nonostante gli interventi del governo centrale per sopperire alle difficoltà economiche dovute ai mancati introiti da bigliettazione, sta attraversando una crisi profonda a cau-

sa dei mancati pagamenti delle somme dovute dai contratti di servizio con la regione Basilicata che, per Trenitalia, le FAL e il TPL, superano ormai la soglia dei 100 milioni di euro.

A tal proposito, Trenitalia e le FAL continuano a svolgere i servizi nonostante il credito dalla regione, mentre il Cotrab che gestisce l'intero TPL continua a dichiarare l'impossibilità di pagare gli stipendi ai lavoratori.

Forse non ci si rende conto che diventa improrogabile una rivisitazione della mobilità dei Lucani basata sugli effettivi bisogni dei cittadini che, approfittando di questo periodo di emergenza, dia inizio a una immediata progettazione per l'implementazione di un nuovo servizio che possa coprire le esigenze di tutte le zone della regione senza esclusione alcuna.

Inoltre scontiamo una impreparazione che si evidenzia con il rientro delle scuole, per cui tutti i proclami fatti a maggio dal Governo e dalla Regione di disarticolare gli orari delle città, così come avevamo chiesto in più occasioni per spalmare su un arco temporale più lungo i bisogni dei cittadini sono rimasti disattesi.

Un'efficiente gestione dello scaglionamento degli orari e dei tempi delle città, avrebbe generato una diminuzione del traffico cittadino e del tasso di inquinamento nelle ore di punta con conseguente incremento della velocità commerciale ▶▶▶





dei mezzi pubblici, strumento utile per aumentarne frequenza di passaggio e, conseguentemente, la capienza senza esporre gli utenti ad un possibile rischio di contagio.

Come Uiltrasporti, coscienti che la mobilità non è l'unico veicolo di trasmissione del virus, abbiamo più volte chiesto che venissero effettuati controlli puntuali e continui per salvaguardare la salute dei lavoratori e degli utenti.

Non siamo stati ascoltati e oggi tutti i settori dei trasporti sono duramente colpiti dalla pandemia ed è ora il momento di prevedere misure concrete per il loro rilancio.

Intanto sta proseguendo il cammino per la procedura della gara del TPL Lucano e nella consultazione avviata dalla regione, come Uiltrasporti abbiamo evidenziato le seguenti osservazioni/proposte :

- Tutela e garanzia Lavoratori come da CCNL, RD 148/31 e L.R. 22/98 (Clausola Sociale);
- Garantire ai Lavoratori puntuale ricevimento della retribuzione;
- Prevedere nella gara una clausola che garantisca la solidità economica delle aziende che vi partecipa no;
- Prevedere garanzia salariale per i lavoratori anche con il ricorso all'art.30 della L. 50/2016;
- Esclusione totale, nella prossima gara, al ricorso dei sub-appalti;
- Prevedere nella gara la possibilità delle aziende che partecipano ai lotti provinciali e regionale di poter gareggiare su tutti e tre i lotti;
- Prevedere nella gara la possibilità delle aziende che partecipano ai lotti Comunali PZ e MT di poter gareggiare su tutti e due i lotti.

A seguito della consultazione e dopo l'ennesimo avviso di impossibilità di pagamento delle mensilità ai lavoratori, abbiamo avviato le procedure di raffreddamento contro il Cotrab che ci hanno in-

dotto a dichiarare una prima azione di sciopero di 4 ore per il giorno 8 febbraio 2021 coincidente con lo sciopero nazionale.

La scelta di adesione del nostro sciopero a quello nazionale è stata dettata dall'impossibilità di inserirlo nel calendario della commissione di garanzia per la molteplicità di dichiarazioni di sciopero già calendarizzate.

Lo sciopero, indetto con la Filt-Cgil, è stato motivato dal fatto che il Cotrab, pur avendo le motivazioni per denunciare l'inadempienza della regione Basilicata per il pagamento del credito maturato, ha dichiarato di non avere la disponibilità per farsi carico del pagamento della mensilità scorsa e di non poter garantire le prossime scadenze.



Nel contempo abbiamo invitato la Regione e le Province a una maggiore sensibilizzazione per snellire tutte le procedure di una burocrazia superata dalle esigenze di sopravvivenza dei lavoratori dell'intero settore.

Sono queste le azioni che evidenziano l'importanza della presenza delle Organizzazioni Sindacali e anche se viviamo un periodo in cui tutti cercano di sminuire l'operato del sindacato, per ovvi interessi di parte, bisogna riconoscere il valore che esso rappresenta a difesa dei diritti dei lavoratori e dei cittadini ed è bene rendersi conto che nessun altro soggetto sia esso politico o imprenditoriale potrà mai sostituirlo. ♦

# PIANO FORMATIVO SPACE

Solutions performing about company evolution.

Rivolto ai **dipendenti** delle imprese del **settore della logistica** e dei trasporti di Campania, Toscana e Sicilia.

## GLI OBIETTIVI

Sviluppare **nuove competenze per i lavoratori** e, conseguentemente, la competitività delle imprese beneficiarie attraverso azioni formative mirate a sostenere l'evoluzione dei processi di lavoro nel settore dei Trasporti e della Logistica.

**Ridurre il rischio di obsolescenza professionale** frutto della rapidissima evoluzione delle tecnologie nel settore dei Trasporti e della Logistica e realizzare azioni formative tecnico-professionali coerenti con i processi di lavoro e con i contesti produttivi al fine di garantire la costante valorizzazione del capitale umano.

Favorire l'uso di **metodologie** e di **processi di apprendimento** ispirati a principi di condivisione e di sistematizzazione di modelli di riferimento funzionali alla sperimentazione e validazione di buone prassi.

Favorire l'**utilizzo di sistemi di riconoscimento e certificazione** delle competenze acquisite durante l'esperienza formativa, spendibili sul mercato del lavoro e coerenti con la normativa vigente, con la finalità di sostenere l'occupabilità dei lavoratori.

Sostenere e **diffondere la cultura della formazione continua** alle piccole e piccolissime imprese anche attraverso azioni di **confronto e condivisione tra organizzazioni** operanti su territori differenti.

Sostenere la formazione continua nelle PMI, prevalenti nel settore, attraverso la sistematizzazione di buone prassi tese ad aggiornare e / o riqualificare le competenze dei lavoratori stimolandone la **crescita professionale**.



AVS/044/18I

CUP G68D19000360008

FINANZIATO DA FONDIMPRESA

Avviso 3/2018

Il piano prevede **2360 ore di formazione** e intende attivare processi virtuosi di apprendimento all'interno delle aziende aderenti, al fine di migliorare la loro competitività nel mercato di riferimento.

### AZIENDE E LAVORATORI COINVOLTI

44 sono le aziende beneficiarie della formazione, coinvolgendo un totale complessivo di 249 lavoratori.



### AREE TEMATICHE DELLE AZIONI FORMATIVE

A - Qualificazione dei processi produttivi e prodotti  
C - Digitalizzazione dei processi aziendali

# SMART REMOTE WORKING

di Rino Missiroli

Segretario Regionale Servizi Ambientali Ultrasporti Emilia Romagna

**D**a marzo 2020, la pandemia dovuta al COVID-19 ha portato all'adozione di misure straordinarie di contrasto e contenimento della diffusione del virus. Tra le misure adottate nel Gruppo Hera che, conta quasi 9.000 dipendenti, su sollecitazione delle OO.SS., vi è l'utilizzo dello Smart Remote Working che ha sicuramente contribuito in modo sostanziale a tutelare la salute dei dipendenti e a garantire lo svolgimento delle prestazioni lavorative anche nei difficili mesi di lockdown. Con questo accordo, le OO.SS. e il Gruppo Hera si sono portate in netto vantaggio rispetto alle altre multiutility italiane, essendo fra le prime ad adottare, con un accordo, in maniera significativa lo Smart Remote Working che è servito come linea guida per altre aziende.

Gli ottimi risultati registrati nella fase emergenziale e la validità dello strumento hanno poi portato, in data 4 giugno, alla sottoscrizione di un accordo che ha integrato il precedente del 21 novembre 2018. Tale accordo ha consentito lo svolgimento della modalità di Smart Remote Working per due giorni di lavoro a settimana ed ampliato il perimetro a tutte le Aziende e Direzioni del Gruppo che, nel periodo dell'emergenza Covid-19, sono state oggetto di applicazione della modalità stessa.

Grazie a questo accordo i dipendenti che potranno utilizzare lo strumento dello Smart Remote Working saranno più che triplicati, passando da 1250 a 4020 ed interessando quasi tutte le aree aziendali compatibili. Si può quindi considerare concluso l'aspetto sperimentale di questa modalità di lavoro, consegnando ai lavoratori, Azienda e OO.SS. l'onere di affrontare una revisione complessiva del rapporto di lavoro, così come lo si è inteso dal secolo scorso ad oggi.

Si apre dunque una nuova stagione che scardinerà le dinamiche consolidate, sia per il lavoratore, che vedrà aumentare la propria autonomia, la flessibilità degli orari, la maggior conciliazione con le proprie esigenze di vita, oltre ad una maggiore responsabilità, dinamismo e spirito di iniziativa, sia

per l'Azienda che dovrà superare i blocchi garantisti, ripensando i rapporti di lavoro con i propri dipendenti, basandosi sulla fiducia, appiattendosi i livelli gerarchici e le catene di comando, ma anche ottimizzando e razionalizzando, sia su logistica e spostamenti, che sui consumi in genere, con benefici economici ed ambientali.

Lungo questo percorso, l'accordo firmato non può che essere un importante tassello, che dovrà però essere costantemente verificato e rivisto, perché, al netto dei principi fondamentali, non si può pensare di normare un tema così dinamico ed innovativo, con regole fisse e costanti.

Il D.L. 30 luglio 2020, n.83 ha prorogato la possibilità di svolgere il lavoro agile con modalità semplificata fino al 15 ottobre 2020, pertanto, a partire da tale data, salvo ulteriori interventi normativi, sarà necessario formalizzare con ciascun dipendente interessato un accordo individuale, che prevede l'adesione volontaria e la firma (in via telematica). Le OO.SS. e la Direzione Aziendale del Gruppo Hera si sono incontrati per apportare le modifiche all'accordo individuale in coerenza con i contenuti del Verbale del 4 giugno e soprattutto con l'ampliamento significativo della platea dei lavoratori che hanno manifestato soddisfazione e compiacimento. In particolare, questo accordo prevede la possibilità di usufruire di due giorni a settimana di lavoro agile (facoltativi e su richiesta del dipendente), purché venga svolto in un ambiente riservato e tramite una connessione sicura. ♦





## 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



CONVENZIONE  
UIL - UNIPOLSAI



Il salto  
di qualità  
con **UIL!**



## VANTAGGI E OFFERTE ESCLUSIVE DEDICATE AGLI ISCRITTI E AI LORO FAMILIARI

**FAI SUBITO IL SALTO DI QUALITÀ  
CON LA CONVENZIONE  
UIL - UNIPOLSAI!**

*Proteggere le persone che ami, tutelare  
le cose per te importanti, fare il salto di qualità  
e migliorare la tua vita?*

**“Vogliamo essere ogni giorno  
accanto a te  
per offrirti esattamente questo!”**

UIL e UnipolSai Assicurazioni hanno unito le loro  
forze e rinnovato la **Convenzione Nazionale** per  
rispondere ai tuoi mutevoli bisogni di tutela, ma  
anche per offrirti **servizi innovativi**, per arricchire e  
rendere speciale ogni tua scelta:

- Soluzioni innovative
- Tariffe competitive
- Garanzie esclusive
- Servizi aggiuntivi gratuiti

PER UN CONVENZIONATO I VANTAGGI  
NON FINISCONO MAI  
GRAZIE AI SERVIZI AGGIUNTIVI



NUMERO VERDE DEDICATO  
**800 050404**

**gratuito**  
**attivo 24 ore su 24**

fornisce assistenza in caso di sinistro  
se scegli di installare Unibox.  
Richiedi la scheda con tutte le informazioni.



CARD ASSISTENZA **UniSalute**  
Servizi per la salute e la casa  
**per premiare chi ha più di una polizza  
in Convenzione.**

Il servizio per te è **gratuito**, attivo  
**24 ore su 24, 365 giorni l'anno.**

Richiedi la scheda con tutte  
le informazioni.

**UnipolSai**  
ASSICURAZIONI

Divisione **Unipol**

... e le offerte si moltiplicano sul sito [www.convenzioni.unipol.it/uil](http://www.convenzioni.unipol.it/uil)  
Visitalo regolarmente per scoprire tutti i dettagli e le novità dedicate!