

---



# 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

FEBBRAIO 2021

N°

**2**



**ODONTO  
NETWORK**

**ORAL HEALTH CARE MANAGEMENT**

## PER LE STRADE D'EUROPA

### Mensile della Uiltrasporti

Anno XXXI · Numero 2 · Febbraio 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 Albrizio, Giorgio Andreani, Antonio Ascenzi, Stefano Cecchetti, Antonio Cefola, Michele Cipriani, Paolo Collini, Simone de Cesare, Gilberto De Santis, Katia Di Cristina, Giovanna Fadda, Agostino Falanga, Paolo Fantappiè, Gennaro Gallo, Giuseppe Murinni, Riccardo Mussoni, Roberto Napoleoni, Marco Odone, Nicola Petrolli, Fabio Piccinini, Francesca Poli, Giulia Proietti, Giuseppe Rizzo, 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.uiltrasporti.it> [organizzazione@uiltrasporti.it](mailto:organizzazione@uiltrasporti.it)

Presidente: **Pierfranco Meloni**

Consigliere: Claudio Tarlazzi

Consigliere: Francesca Baiocchi

Consigliere: Paolo Fantappiè

Consigliere: Marco Verzari

## ALITALIA, UILTRASPORTI: IL GOVERNO MANTENGA LE PROMESSE FATTE IL SINDACATO DEVE ESSERE COINVOLTO



Roma, 5 Marzo - "Rispetto all'incontro di oggi con la Commissaria Europea per la Concorrenza Vestager e i tre Ministeri coinvolti per la partita Alitalia, Mise Mef e Mit non sono trapelante notizie, il Sindacato deve essere coinvolto". Così il Segretario Generale della Uiltrasporti Claudio Tarlazzi e il Segretario Nazionale per il Trasporto Aereo Ivan Viglietti commentano le notizie in merito all'incontro di stamattina tra i Ministeri che gestiscono la questione Alitalia e la DG europea per la concorrenza.

"La Uiltrasporti ribadisce la necessità di essere convocata per un incontro urgente con i Ministeri competente perché il Sindacato deve essere coinvolto nelle scelte come ci era stato promesso" spiegano Tarlazzi e Viglietti che proseguono "non vorremmo che questo nuovo Governo dimenticasse il ruolo del Sindacato che può essere un interlocutore efficace; al contempo non siamo disponibili ad assistere inermi, accettando supinamente qualsiasi decisione", dichiarano i due Segretari della Uiltrasporti.

"È necessario dare avvio ad una compagnia di bandiera adeguatamente dimensionata per affrontare la contendibilità del mercato attraverso un piano industriale che le possa permettere di svilupparsi mantenendo nel perimetro aviation manutenzione ed handling perché diversamente si avrebbe una soluzione industriale inadeguata e si disattenderebbero le promesse fatte, volte a garantire la piena tutela occupazionale dei lavoratori che rappresentano anche dal punto di vista professionale un patrimonio prezioso".

"Non vorremmo essere costretti a dover organizzare un'altra iniziativa di mobilitazione dei lavoratori ma se non dovessimo essere coinvolti, come chiediamo da tempo, certamente non ci sottrarremo a questa azione" concludono Tarlazzi e Viglietti. ♦

# SOMMARIO

## 4 **TANTO TUONO' CHE PIOVVE**

Editoriale di Claudio Tarlazzi



---

**6** VACANZA CONTRATTUALE GRUPPO FS,  
FINALMENTE UN PASSO AVANTI  
Intervista a Paolo Fantappiè  
a cura di Francesca Poli

---

**8** TRASPORTO AEREO,  
UN SETTORE IN TERAPIA INTENSIVA  
Intervista a Ivan Viglietti  
a cura di Francesca Poli

---

**10** IL FUTURO DELL'IGIENE AMBIENTALE  
Intervista a Marco Odone  
a cura di Katia Di Cristina

---

**12** LA BATTAGLIA DELLE IDEE  
di Simone de Cesare

---

**14** ORA IL CONTRATTO DEL TPL!  
di Roberto Napoleoni

---

**16** VA AL VOTO IL RINNOVO DEL CONTRATTO DEI LAVORATORI DEI PORTI  
a cura del Dipartimento Ambiente Logistica Porti

---

**18** ATTIVO MOBILITÀ ATTIVITÀ FERROVIARIE  
di Riccardo Mussoni

---

**20** 30 ANNI INDIETRO  
a cura del Dipartimento Nazionale Uiltrasporti Trasporto Aereo Personale di Terra

---

**22** TELELAVORO, LAVORO DA REMOTO, SMART WORKING:  
TANTE DEFINIZIONI, TANTE PROBLEMATICHE  
di Paolo Collini

---

**26** GENDER PAY GAP  
Centro Studi Uil

---

**28** LA MUSICA E' FINITA E...  
di Antonio Ascenzi

- 
- 30** NUOVA SEDE UILTRASPORTI NEL PORTO DI CIVITAVECCHIA  
di Gennaro Gallo
- 
- 32** OTTO MARZO, UN VIAGGIO NEL LAVORO  
di Giovanna Fadda
- 
- 34** L'AREA FERROVIARIA NEL VENETO  
di Daniele Zennaro
- 
- 36** I TRASPORTI IN SICILIA: INEFFICIENZE SENZA FINE  
LA UILTRASPORTI IN PRESSING, A TUTELA DEI DIRITTI DEI LAVORATORI  
di Agostino Falanga
- 
- 40** UMBRIA: INIZIATIVA UNITARIA CONFEDERALE "100 VOCI DAL TERRITORIO"  
di Stefano Cecchetti
- 
- 41** TRAGEDIA IMMINENTE, GLI AUTISTI DELLE CORRIERE SONO PREOCCUPATI  
di Nicola Petrolli
- 
- 42** GENDER GAP: LA STRADA È ANCORA LUNGA  
di Antonio Albrizio
- 
- 44** PORTI E DINTORNI  
di Giuseppe Rizzo
- 
- 45** CAMBIA IL MAESTRO, NELLA SPERANZA CHE CAMBI PURE LA MUSICA  
di Giorgio Andreani
- 
- 46** INFRASTRUTTURE D'ABRUZZO:  
LA ZES UNA OPPORTUNITÀ CHE NON DEVE SFUMARE  
di Giuseppe Murinni
- 
- 48** EMILIA ROMAGNA: UN PATTO DI RILANCIO E DI SVILUPPO  
di Fabio Piccinini
- 
- 51** LAVORATORI LOGISTICA MAGAZZINO EX AUCHAN:  
UN DISASTRO CON EVIDENTI RESPONSABILITÀ ISTITUZIONALI  
di Antonio Cefola

# TANTO TUONO' CHE PIOVVE

## Editoriale di Claudio Tarlazzi Segretario Generale

**T**anto tuonò che piovve, come disse Socrate, e infatti il Governo Conte è caduto e si è insediato un nuovo Governo guidato da Mario Draghi. Una figura di altissimo profilo che ha indubbiamente riscosso apprezzamento sui mercati finanziari: grazie alla discesa dello spread a 90 punti – al momento del suo insediamento - si è registrato un risparmio di diversi miliardi per il debito pubblico nell'emissione dei titoli di Stato.

Che però sia Mario Draghi il salvatore della Patria è tutto da dimostrare e forse le aspettative che si sono create intorno a lui vanno oltre le reali

possibilità per questo Governo di larghe intese di poter mettere in campo le azioni di intervento che è chiamato a fare. La qualità del governo non è garanzia di successo. E non solo perché la sfida è di quelle da far tremare le vene nei polsi: il più grande piano di vaccinazioni della storia e il più grande programma di investimenti dai tempi del piano Marshall. Ma anche perché la maggioranza è così ampia da nascondere delle insidie.

Il Next Generation EU è una occasione da non disperdere per rilanciare il Paese con un nuovo modello di sviluppo che non può non essere incentrato sulla valorizzazione del lavoro e sull'aumento delle opportunità di affermazione sociale. I tre assi strategici digitalizzazione e innovazione, transizione ecologica e inclusione sociale devono pertanto migliorare la competitività della nostra economia senza dimenticare la qualità del lavoro e il miglioramento delle condizioni di vita delle persone.

Il Recovery Plan sarà uno degli elementi caratterizzante del Governo Draghi, fin dalle prime battute e abbiamo valutato positivamente l'invito del Premier, rivolto alle Organizzazioni Sindacali, perché pensiamo che in un momento così drammatico sia necessario concertare le scelte da effettuare per il futuro del nostro Paese, a partire dal lavoro. Il coinvolgimento del Sindacato non dovrà quindi essere occasionale ma al contrario continuo, permanente e strutturato: ora più che mai serve il suo coinvolgimento per le necessarie convergenze nell'interesse dell'Italia e delle prossime generazioni.

A nostro giudizio non era forse il momento migliore per innescare una crisi di Governo, i percorsi avviati nel settore dei trasporti rischiano ora di subire una battuta d'arresto. Noi speriamo di scongiurarne questo rischio e anzi auspichiamo una collaborazione fattiva e proficua di Mise, Mit, Ministero del Lavoro e Ministero della Transizione ecologica.

Dalla sinergia di questi quattro Ministeri dipenderà gran parte della capacità di pianificare la ripresa e lo sviluppo del Paese.

Nel recente passato abbiamo assistito ad una mancanza di coordinamento che ha pesato sulle problematiche ancora aperte nell'ambito dei trasporti e servizi ambientali.

Sono tanti i temi ancora pendenti, tra i più urgenti la questione del tpl per il quale abbiamo indetto una seconda azione di sciopero soprattutto perché le Parti Datoriali non danno risposte concrete alla vertenza contrattuale per il rinnovo del ccnl e per il quale va aperto un tavolo per la riforma strutturale del settore; con





urgenza bisogna risolvere la questione della continuità territoriale con la Sardegna, Sicilia, e isole Tremiti e tutelare i lavoratori della Tirrenia Cin.

Abbiamo concluso il percorso di rinnovo del contratto collettivo nazionale dei lavoratori dei porti, è un rinnovo contrattuale che riguarda circa 20mila addetti, ai quali consegna un aumento a regime pari a 110 euro.

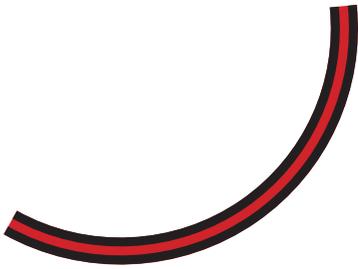
Bisogna affrontare celermente la crisi di tutto il settore del trasporto aereo che necessita di interventi di riforma organica, e vede attualmente 40 mila persone a rischio di ammortizzatori sociali e a rischio occupazionale esteso per la quasi totale chiusura di aziende del settore oltre a rischio di fallimento industriale del progetto per la nuova compagnia di bandiera. La manifestazione del 25 febbraio è stata l'ennesima conferma che i lavoratori sono stanchi e vivono nella continua incertezza di che cosa ne sarà del loro futuro, come sono altrettanto stanchi tutte le lavoratrici e i lavoratori per i ritardi da parte dell'INPS nell'erogazione degli ammortizzatori sociali e per uno stato di incertezza generalizzato che incide sul loro stato d'animo fino a ripercuotersi sui consumi e quindi sulla capacità di ripresa del Paese.

La riflessione finale. C'è qualcuno disposto a scommettere che in Italia ci sia un cittadino, uno soltanto, che non voglia uscire da questo tunnel, e che non sia disposto a tutto pur di contribuire a farcela? La risposta è scontata. Ciò che non può darsi per scontato, invece, è la volontà – o capacità – della politica, ovvero di chi è impegnato in ruoli chiave delle istituzioni, di comprendere quanto forte sia quella volontà dei cittadini; e quanto per essi sia ormai insopportabile – nel pieno dell'emergenza che viviamo – ogni diaframma, ogni personalismo, ogni contrapposizione strumentale che anziché favorire e accelerare la soluzione dei problemi rischia di diventarne ostacolo, indifferentemente che si tratti di piccole o grandi questioni.

C'è da salvaguardare l'interesse nazionale, innanzitutto. E Draghi ce la può fare – avendo alle spalle un Paese che vuole farcela – se tra il Paese dei cittadini e il governo non si frapponga con azioni frenanti la cattiva politica. Il rischio c'è ed è purtroppo molto alto. Senza contare le patologie cronicizzate (perché sempre tollerate) di ampia parte della nostra burocrazia, la crisi profonda dei partiti ha via via partorito una classe dirigente non all'altezza dei compiti ordinari, figurarsi quelli straordinari che le tre emergenze "pandemiche" impongono. Ciò spiega e giustifica il frequente ricorso alle "riserve" eccellenti del nostro Paese. Lo stesso Draghi, "invocato" da Mattarella per l'ardua impresa di salvare l'Italia, ha corso il rischio (paradosso dei paradossi) di fallire la formazione del governo a causa di ideologismi e pregiudizi conditi di stupidità, spesso di cinica malafede, d'una classe dirigente politica arrivata al potere per caso.

L'interesse nazionale dovrà essere interesse di tutti, senza sacrificare la necessità di sviluppo sociale che il Paese aspetta da troppo tempo.

Il Sindacato c'è e ci sarà, al fianco dei suoi lavoratori, sempre. ♦



# VACANZA CONTRATTUALE GRUPPO FS: FINALMENTE UN PASSO AVANTI

**Intervista a Paolo Fantappié**

*Segretario Nazionale Ultrasporti*

*a cura di Francesca Poli*

*Segretario, puoi ritenerti soddisfatto in merito all'accordo concluso con il Gruppo FS per la vacanza contrattuale?*

È sicuramente un primo passo, non sufficiente, ma un primo passo. Il ccnl è scaduto dal 31 dicembre 2017 e copre un bacino di utenza di circa 60 mila dipendenti per tutto il Gruppo FS, 15 mila dipendenti per il settore appalti ferroviari e 5 mila dipendenti per altre varie piccole e medie imprese.

Il 18 febbraio siamo riusciti a chiudere un accordo per una vacanza contrattuale per gli anni 2018-2019 e 2020, che rappresenta un primo segnale economico per "ristorare" i 3 anni di vacanza contrattuale anche se rimangono da calcolare gli aumenti previsti sui minimi tabellari che verranno definiti non appena ripartirà il tavolo di lavoro per il rinnovo del CCNL convocato subito dopo la firma di tale accordo.



*Che cosa prevede l'accordo che avete sottoscritto?*

L'accordo che abbiamo firmato prevede l'erogazione dell'importo una tantum relativo al periodo 2018-2020 per un totale di euro 890 al livello C ; il tutto sarà corrisposto in due tranches nei mesi di aprile e giugno p.v.

Per i lavoratori occupati negli appalti, le modalità di corresponsione dell'una tantum saranno definite con accordi a livello aziendale da definire entro il mese di marzo. A livello aziendale, in considerazione del contributo fondamentale fornito dai lavoratori per assicurare la piena operatività aziendale anche nel momento dell'emergenza sanitaria, sarà riconosciuto a titolo di "una tantum welfare" un importo di euro 400, in misura unica per tutti i lavoratori.

Con lo stesso accordo abbiamo ulteriormente regolamentato lo smart working per la fase post pandemia, prevedendo che l'adesione sia sempre su base volontaria con un massimo di 11 ed un minimo di 6 giornate al mese anche frazionabili. È confermata la possibilità di disconnessione al termine della prestazione programmata e sino all'avvio della successiva.

Altro importante accordo sottoscritto è quello relativo al "Protocollo di intesa per la qualità del lavoro negli appalti dei servizi ferroviari" con il quale vengono assunti impegni precisi da parte della committenza. Con l'accordo le Parti hanno sostenuto la necessità di assicurare la più qualificata partecipazione imprenditoriale nel rispetto delle leggi nazionali e comunitarie, valorizzando le scelte presenti nel codice dei contratti e nelle norme contrattuali che individuano modalità di assegnazione dei servizi basati su criteri di qualità e

sostenibilità sociale ed ambientale.

Tra gli obiettivi più importanti da raggiungere ricordo la tutela dei principi di legalità e trasparenza, del lavoro, della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro; il sostegno alle imprese che operano nel rispetto dei principi etici di legalità e correttezza dei trattamenti.

Viene costituito un osservatorio permanente sugli appalti ferroviari, composto da organizzazioni sindacali e committenza per vigilare sui principali temi previsti dall'accordo e avente lo scopo di esaminare linee, tipologie ed entità dei servizi dati in appalto nelle Società che rientrano nel campo di applicazione del Protocollo, livelli e qualità dell'occupazione correlata, nonché per illustrare scenari e prospettive in tale ambito che tengano conto dell'evoluzione del mercato, dell'andamento della domanda/offerta dei servizi e delle esigenze delle imprese.

*Quale sarà il prossimo passo da fare e che cosa auspichiamo come Organizzazione?*

Questo è un primo segnale che viene dato da parte delle associazioni datoriali, ed è sicuramente da accogliere con favore. L'auspicio riguarda il rinnovo del contratto di lavoro che speriamo avvenga al più presto. La crisi causata dal covid ha determinato, anche per il Gruppo FS, un bilancio con diversi miliardi di euro di mancati ricavi e questo, chiaramente, potrebbe avere una ripercussione negativa sui lavoratori.

Come organizzazione, vorrei dire che puntiamo al rinnovo del contratto entro il 2021 in modo da aumentare le attuali indennità previste per le competenze accessorie e gli stessi minimi tabellari fermi dal 2017. Il prossimo rinnovo contrattuale sarà molto importante perché traguarderà il futuro del mondo dei trasporti nel post pandemia e dovrà valutare l'inserimento di nuove figure professionali in virtù dell'evoluzione tecnologica prevista nei prossimi anni.

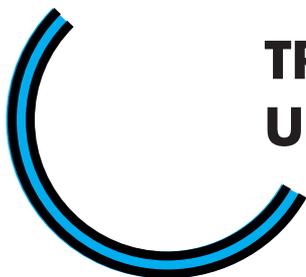
Il rinnovo del contratto di lavoro dovrà dare un segnale di fiducia non solo a livello economico ma anche in termini di qualità del lavoro e conciliazione dei tempi casa-lavoro. La figura del ferroviere dovrà essere messa al centro! Ricordo infine, che il Recovery Plan stanZIA 28 miliardi per investimenti in infrastrutture ferroviarie, con l'obiettivo, in particolare, di portare l'alta velocità nel Mezzogiorno. Ci aspettiamo un importante ingresso di nuove risorse umane.

*Anche il ccnl degli autoferrotramvieri è in attesa di rinnovo da tempo, quali sono le prospettive?*

Ora gli occhi della Segretaria Nazionale sono puntati tutti sul contratto degli Autoferrotramvieri-Internavigatori, scaduto il 31 dicembre 2017, ed è grave che il tavolo per il suo rinnovo sia completamente fermo. Il tpl è un settore che occupa più di 100mila lavoratrici e lavoratori, che non si sono mai fermati durante la pandemia, nemmeno nei mesi più duri del lockdown, ed hanno sempre garantito il diritto alla mobilità delle persone. Il rinnovo contrattuale, quindi, è più che mai un loro diritto e dovranno avere lo stesso trattamento dei colleghi del trasporto ferroviario; su questo saremo impegnati senza sosta per cercare di arrivare al più presto almeno ad un accordo speculare a quello già fatto con le Ferrovie dello Stato.

Facciamo fatica a comprendere come mai AGENS che ha firmato una vacanza contrattuale per le ferrovie non lo abbia fatto contestualmente anche per il Tpl insieme alle altre Associazioni datoriali.

Ritengo, infine, di dover sottolineare che il nostro impegno per raggiungere rapidamente lo stesso risultato anche per il Tpl, diventa sempre più strategico nel progetto di unicità contrattuale della mobilità. ♦



# TRASPORTO AEREO, UN SETTORE IN TERAPIA INTENSIVA

## Intervista a Ivan Viglietti

Segretario Nazionale Ultrasporti

a cura di Francesca Poli

Segretario, rispetto alla nostra ultima chiacchierata nello scorso numero, c'è stata qualche evoluzione per il settore?

Nessuna, se non peggiorativa.

Il settore del trasporto aereo era già fortemente in crisi in Italia a causa della cronica mancanza di politiche nazionali, generata dalla riforma del titolo V che ha delegato la competenza del settore all'Art autorità regionale, commettendo un errore tremendo. Con l'arrivo della pandemia, poi, questo è stato letteralmente raso al suolo.

Più di 40 mila lavoratori sono in ammortizzatori sociali, centinaia di imprese sono in crisi, molte già fallite o in amministrazione straordinaria. Quadro clinico da terapia intensiva.



Come se ne esce?

Con una cura shock, articolata su più punti, ovvero:

1. blocco licenziamenti prolungato;
  2. ammortizzatori sociali conservativi di lungo periodo per traghettare i lavoratori e le alte professionalità del settore fuori dal periodo di crisi pandemica, sino a quando il mercato riprenderà;
  3. sostegno alle imprese che presentino progetti di investimento, crescita, rinnovamento tecnologico e tutela dell'occupazione;
  4. riforma del settore per evitare che quando il mercato riprenderà, ci si ritrovi con le stesse criticità di prima. Occorre quindi una riforma del sistema aeroportuale, delle sue politiche di tariffazione e dei rapporti tra società di gestione aeroportuale e vettori;
- È necessario abolire la pratica del co-marketing e portare a compimento il processo di riforma contro il dumping salariale e contrattuale implementando i decreti attuativi per l'applicazione del ccnl del trasporto aereo come riferimento minimo per tutti i lavoratori del settore;
5. Creare un bacino nazionale protetto da ammortizzatori sociali adeguati che salvaguardi le professionalità temporaneamente escluse dal ciclo produttivo per le crisi aziendali, mantenga attive le qualifiche professionali e si occupi della loro riqualificazione, e dal quale le imprese del settore che opereranno stabilmente nel nostro paese siano vincolate ed incentivate ad attingere per le loro future necessità di ogni ordine e grado.

## *Come è andata la manifestazione del 25?*

La manifestazione del 25 febbraio ha visto un'ampia partecipazione di tutte le lavoratrici e i lavoratori in Piazza Montecitorio a Roma per denunciare la situazione diventata ormai insostenibile. La Manifestazione è stata indetta non solo per denunciare la crisi del settore ma anche per le aziende dello stesso, in primis Alitalia, ma ci sono anche situazioni altrettanto drammatiche per Air Italy, Norwegian, Ernest, Blue Panorama ... senza contare che ormai la crisi ha investito l'intera filiera: società di gestione aeroportuale, handlers, società di catering oltre a tutto l'indotto aeroportuale. Questa è la dimostrazione che quello che noi denunciavamo da molti mesi deve essere preso in carico senza perdere più tempo.

Da mesi ribadiamo che l'intero comparto ha bisogno di interventi immediati e che il Governo Draghi deve intervenire attraverso l'istituzione di una cabina di regia con tutti i ministeri interessati e avviare un processo coordinato per giungere ad una soluzione al più presto.

## *Avete istituito anche un presidio qualche giorno fa davanti la Sede INPS di Roma...*

Sì, perché l'Inps ha dei tempi inaccettabili per l'erogazione dei fondi a sostegno dei lavoratori che versano in gravissime condizioni di precarietà, ed utilizza procedure farraginose e leguleiche che anziché agevolare lo sblocco dei fondi lo ritarda. Abbiamo richiesto anche un finanziamento del fondo di solidarietà di settore per il 2021 che ha in carico ad oggi oltre 40 mila lavoratori e che ha esaurito la liquidità.

## *Per Alitalia quale è lo stato dell'arte?*

Per Alitalia chiediamo che parta immediatamente la Newco, con un piano industriale all'altezza di una compagnia di bandiera e con una flotta di dimensioni adeguate, sicuramente non inferiore agli 89/90 aeromobili, e che abbia al suo interno anche la manutenzione e l'handling perché una compagnia full service carrier non può non averli.

L'Europa deve essere sicuramente garante del rispetto delle regole ma deve guardare all'Italia nello stesso modo con cui guarda ai competitors europei e non deve applicare le regole con un approccio discriminatorio, tenendo in considerazione il fatto che il settore sta attraversando una crisi epocale e anche le regole devono essere modulate e anche cambiate - se serve - perché lo scopo dell'UE, e delle sue procedure, deve essere quello di salvare il settore ed i suoi lavoratori e non di sacrificarli sull'altare di regole ormai obsolete ed inadeguate o, peggio, di interessi di alcuni Paesi a sfavore di altri. ♦



# IL FUTURO DELL'IGIENE AMBIENTALE

## Intervista a Marco Odone

Segretario Nazionale Uiltrasporti

a cura di Katia Di Cristina

*Parlando di servizi che sono indispensabili e che in questa situazione pandemica sono stati strategici per il paese, non si può non menzionare l'igiene ambientale, dunque quali riflessioni e quale futuro per questo settore?*

Innanzitutto, come è già stato detto nella domanda, il settore dell'igiene ambientale ha una valenza oltre che strategica e fondamentale che si rilette anche sulla salute e il benessere di tutti noi.

Parliamo di un servizio che non si ferma mai e che lavora 365 giorni l'anno. A dispetto di quanto si possa pensare, questo settore coinvolge circa 90mila addetti nel nostro paese, parliamo di cifre importanti, che assolutamente sono in linea con le esigenze a cui deve fare fronte, anzi potremmo azzardarci a dire che necessiti di un incremento di forza lavoro dovuto alle sempre più complesse lavorazioni che sono previste dalla filiera del Ciclo integrato dei rifiuti.

La strategicità di questo settore è probabilmente meno visibile di altre, ma altrettanto indispensabile, basti pensare al ruolo delle aziende del settore in questa situazione pandemica, dove gli operatori hanno continuato ad operare anche in situazioni di enorme esposizione, dovendo proseguire nella raccolta dei rifiuti solidi urbani, nonostante l'alto rischio dovuto alla non tracciabilità di quelli che in qualche modo avrebbero potuto essere infetti o potenzialmente tali.

In tutto questo panorama non vi è stata una azienda che si sia fermata, nonostante gli inevitabili contagi fra i lavoratori. Alcune grandi aziende strutturate, sono anche state in grado di andare oltre i loro abituali servizi e hanno effettuato servizi di sanificazione delle strade cittadine.

Questo per dire cosa?! Che questo settore presenta delle forti potenzialità che si possono esprimere solo se si dà la possibilità alle aziende di crescere, di aumentare le competenze al proprio interno e di avere gli strumenti adeguati per affrontare quelle che sono le sfide del futuro in un contesto dove vi è un continuo cambiamento e obiettivi da raggiungere sempre più alti.

Anche qui, la contrattazione collettiva gioca un ruolo fondamentale, perché attraverso di essa passano tutte quelle che sono le tutele per i lavoratori partendo in primis dalla sicurezza, dal salario per andare a finire a quelle che sono le gestioni degli appalti e delle esternalizzazioni.

Un aspetto molto delicato, se non vi è una regolamentazione e una limitazione con dettami ben chiari e definiti, è il rischio di infiltrazioni malavitose essendo un settore dove il profitto può essere alto.

Perciò, cogliendo questa sfida dell'ultimo anno, dove una tragedia ci ha mostrato in maniera più netta dove e quali sono le criticità di questo settore, il nostro compito è trasformarle in punto di forza attraverso norme contrattuali e sensibilizzazione anche a livello legislativo, in modo da supportare sia normativamente sia economicamente un settore che sarà, se ben gestito e adeguatamente vigilato, uno di quei comparti, che in ottica sempre più marcata di economia circolare, potranno rilanciare il paese.



*L'economia portuale è soggetta a processi di cambiamento tecnologico organizzativo ed economico. Cosa serve per evitare che il mondo del lavoro subisca effetti negativi sul piano dei diritti e delle tutele?*

I recenti fenomeni indotti dalla pandemia di Covid-19 hanno confermato come i colossi del mare, ovvero le compagnie di navigazione, abbiano oramai "raggiunto un accordo" di non concorrenza, o, se di concorrenza vogliamo parlare, abbiano saputo valorizzare appieno quanto loro concesso dal prolungamento

dell'esenzione per categoria sulle concentrazioni (CBER). Ne è esempio diretto il fenomeno del blank sailing (ovvero quando una nave cancella la toccata di un porto oppure di un'intera tratta marittima), che ha permesso attraverso opportuni accordi sulle tratte, di far guadagnare le compagnie di shipping anche durante il lock down. In poche parole: se la domanda di merci si contrae, contraendo l'offerta di trasporto delle merci più della domanda, posso battere il mercato.

Le politiche attuate in questi ultimi mesi dalle compagnie di shipping hanno quindi permesso, di fatto, di evitare fenomeni come il fallimento nel 2016 della Hanjin, che di fatto era frutto della crisi del 2008 e del conseguente calo dei traffici. Infatti, come non tutti ricorderanno la Hanjin chiudeva bilanci in rosso già dal 2011 a causa della contrazione nella domanda di trasporto.

Frutto del cambiamento delle strategie di mercato anche questo, che nell'immediato ha salvato posti di lavoro ma di cui non sappiamo prevederne gli effetti nel futuro.

Ne è un altro recente esempio quanto sta avvenendo nel "mercato" delle operazioni portuali, dove i terminalisti puri di fatto non esistono più e dove le concessioni sono in mano a pochi operatori, siano essi fondi finanziari o colossi dello shipping.

La concentrazione nelle mani di pochi si è già spinta all'interno del porto dove spesso troviamo casi dove tutto è in mano ad un unico terminal o dove più terminal afferiscono alla stessa proprietà.

Non volendo dare un giudizio politico di merito a questa concentrazione della concorrenza, posso solo far notare come tutto ciò sia in controtendenza rispetto a quanto delineato dalla legge 84/94, che invece voleva garantire una sana concorrenza all'interno dei nostri porti.

Nei prossimi anni avremo davanti ai nostri occhi quindi i primi effetti di questi fenomeni di concentrazione del mercato anche da un punto di vista occupazionale. Il primo assaggio lo abbiamo già avuto con Taranto e Gioia Tauro, oggi con Cagliari, tanto è vero che come UIL Trasporti lanciammo l'idea di "organico del porto" proprio per garantire il riassorbimento della forza lavoro e della riqualificazione professionale proprio per garantire la salvaguardia occupazionale in questi casi dove la fuga di un unico - o quasi - terminalista da uno scalo, ha lasciato di fatto senza futuro intere realtà portuali.

A ciò si aggiungono i cambiamenti nei processi produttivi introdotti dall'automazione, che sono ineluttabili, per cui occorre una sempre maggiore formazione dei lavoratori.

Non si può fermare il cambiamento, neanche quello "che viene dal mare", bisogna cambiare le regole e se ci fosse una reazione di sano lobbismo da parte della filiera terrestre nella regolamentazione sia nei porti che nella filiera terrestre, dove oramai si sono infiltrate le compagnie di shipping, potremo cambiare le regolamentazioni sulle concessioni, contenute nel codice della navigazione e nella legge 84/94, che oramai sono insufficienti per tutelare imprese e lavoratori.

Oggi occorrono quindi norme nuove che siano stringenti e vincolanti anche per le compagnie armatoriali per tutelare i lavoratori e le imprese ed evitare altri drammi come quelli che abbiamo già vissuto e per reggere le sfide di domani.

Infine, voglio ricordare l'opportunità rappresentata dalle risorse del Next Generation EU e quindi green economy innovazione dei processi produttivi, che se usate bene, e non "all'italiana", potrebbero consentire il vero salto culturale necessario alle nostre imprese, specialmente nella logistica per uscire rinnovate da questa crisi. ♦



## LA BATTAGLIA DELLE IDEE

di Simone de Cesare

*Dipartimento Nazionale Ultrasporti Trasporto Aereo Personale di Terra*

**C**onfrontarsi ed esprimere le proprie idee è da sempre molto complicato. Accettare le differenti visioni delle tematiche che si dibattono e le diverse posizioni spesso anche generate da preconcetti non è mai facile. Il rispetto rimane fondamentale in un dibattito, qualunque sia il tema in gioco ed ognuno ha il diritto di esprimere la propria idea, argomentandone la sua natura senza il timore di essere vessato per questo.

È evidente che negli ultimi anni si è spostato questo valore fondamentale ed abbiamo assistito ad una degenerazione anche politica dove si rispettano sempre meno non solo le idee ma anche colui che le esprime. Siamo improvvisamente passati dall'ascoltare un "Uomo" come Pertini che diceva che pur non essendo d'accordo con le idee del proprio avversario politico era pronto a dare la vita affinché esso fosse libero di esprimere quei concetti, al vaffadai e successive puntate.

I politici sono sicuramente un cattivo esempio da

seguire ma la triste realtà è che loro si rivolgono a noi cittadini e ci dicono ciò che noi vogliamo sentirci dire.

L'avvento dei social media e delle piattaforme di comunicazione internet hanno reso sempre più immediata e senza filtri la comunicazione, rendendo certamente più veloce la capacità del messaggio di arrivare, ma al tempo stesso si è impoverito il valore del contenuto.

Ogni singolo individuo è diventato libero di dire qualsiasi cosa come se fosse il portatore assoluto della verità calpestando ogni diritto altrui di esprimere la propria idea e soprattutto esprimendo sempre più contenuti di pancia e sempre meno di testa.

Ragioniamo molto meno e spesso è più semplice cliccare un pulsante che associa un cuore ad una foto o un like ad un titolo che probabilmente neanche si è letto procedendo in automatico.

Dove sta portando tutto ciò? Me lo sono domandato assistendo ai seguaci di Trump che assaltavano il Congresso Usa nel momento in cui veniva ratificata la vittoria di Biden come nuovo presidente degli Stati Uniti d'America, il Paese simbolo della libertà e della democrazia, invitati da qualche Twitter del tutto fuori luogo di chi non sa perdere e non accetta il responso delle urne.

È davvero passato il tempo in cui si rispettava l'avversario politico e ci si congratulava con lui per aver vinto. Ogni





tematica viene data in pasto ai social e ne scaturisce una polemica continua su qualsiasi argomento ed i politici ed i giornalisti ne seguono i risultati passo passo al fine di avvantaggiarsene in voti o in audience.

Resto perplesso perché mi aspetto da chi fa o si prefigge di fare il Dirigente di un paese come il nostro, che prenda la responsabilità di dire anche cose scomode ma giuste, che si ritorni a parlare di contenuti e di programmi a lungo termine perché solamente guardando lontano si può uscire da questa situazione.

La giungla dei social ha dato voce a chiunque e questo è un bene ma va contestualizzato perché uno scemo se scrive sul social rimane uno scemo!!! E faccio un esempio banale, la terra non è piatta, "QAnon" non esiste e quindi le informazioni sbagliate e la teoria del complotto ad ogni costo a mio

modesto parere andrebbero prese per quello che sono, ma mi rendo conto che più andiamo avanti in questa direzione e più rischiamo che l'ignoranza renda le comunicazioni sbagliate e le idee assurde come se fossero la verità e questo mi preoccupa molto.

Ultimamente sento argomentare utilizzando certe tematiche anche persone che reputo capaci di giudizio critico e ne resto sbigottito.

Il sindacato sembra essere rimasto l'unico a cercare di parlare di problemi concreti delle persone provando a portare ai tavoli dove si prendono le decisioni anche qualche idea innovativa, che possa dare respiro nell'immediato, per fronteggiare l'emergenza attuale, ma anche di visione prospettica per far ripartire il Paese andando nella direzione sperata: la direzione dove l'individuo viene rimesso al centro delle discussioni ridando dignità al lavoro garantendone la salute sia fisica che mentale, l'istruzione affinché non sia dato in pasto alle sirene che lo attraggono, costruire intorno ad esso Città che siano ecosostenibili con infrastrutture che ne consentano gli spostamenti in egual maniera qualsiasi sia il suo genere la sua età la sua professione.

Questa dovrebbe essere la realtà nella quale dovremmo incamminarci un secondo dopo aver sconfitto questo maledetto virus che ci sta ancor più allontanando gli uni dagli altri rendendoci più egoisti soli e vulnerabili.... o forse lo scemo sono io?!? ♦



## ORA IL CONTRATTO DEL TPL!

di Roberto Napoleoni

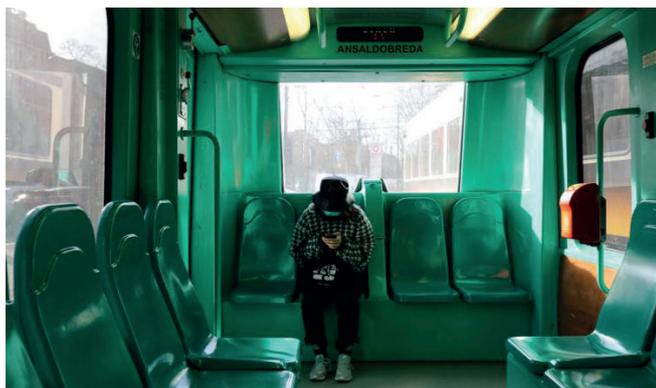
*Dipartimento Nazionale Ultrasporti Mobilità TPL*

**N**ell'anno della pandemia il Tpl è stato uno dei settori maggiormente colpiti dagli effetti economici dell'emergenza sanitaria dovuti al crollo della domanda e degli introiti. Ai lavoratori, tuttavia, non è stato chiesto di lavorare di meno, anzi! I servizi, se si esclude il periodo del lockdown, non sono stati ridotti ma, vista la limitazione sulla capienza massima dei bus, addirittura potenziati.

Lo scorso 19 febbraio è stato sottoscritto l'accordo ponte per il rinnovo del Contratto Collettivo Nazionale delle Attività Ferroviarie che riconosce ad ogni lavoratore cui si applica tale CCNL una somma complessiva di 1.300 euro circa a copertura della vacanza contrattuale per gli anni 2018, 2019 e 2020.

Un risultato importante per i ferrovieri in un momento molto difficile, anche per l'azienda FSI, che rappresenta per i lavoratori del settore un importante riconoscimento in una situazione di grave sofferenza economica e morale del Paese.

Ora però anche gli autoferrottranvieri internavigatori chiedono pari dignità. Lavoratori che come i "cugini" ferrovieri non hanno mai interrotto la loro attività e che hanno sempre garantito a tutti la possibilità di spostarsi assicurando non solo il diritto costituzionalmente garantito alla mobilità dei cittadini ma anche il funzionamento delle città, grandi e pic-



cole, e del Paese intero.

Mai come in questo lungo, difficile, ultimo anno abbiamo capito quanto il trasporto pubblico sia fondamentale per tutti noi, per la vivibilità e la sostenibilità del Paese; eppure, il livello complessivo della qualità di chi lavora in questo importante settore continua a non essere portato all'altezza del compito che a questi lavoratori viene richiesto.

Come detto gli impatti economici della pandemia sul settore sono stati devastanti ma questo non può più costituire un alibi al colpevole silenzio di Astra, Agens e Anav che continuano a negare il rinnovo contrattuale e addirittura il riconoscimento del periodo pregresso di un contratto scaduto il 31 dicembre 2017! Le Associazioni datoriali vogliono riportare il settore a vecchie logiche che correlano il rinnovo dei contratti nazionali allo stanziamento di risorse pubbliche in assenza delle quali nessun riconoscimento contrattuale è possibile. Una logica che pensavamo di esserci scrollati di dosso ma che la pandemia ha portato qualcuno a riproporre.

Il Tpl, per il suo ruolo sociale ancor prima che economico, va certamente sostenuto dal finanziamento pubblico, come peraltro già fatto dal governo precedente e come crediamo continuerà a fare il nuovo, soprattutto oggi che l'emergenza sanitaria ha assestato un duro colpo alla sua sostenibilità, ma questo non può consentire in alcun modo l'ar-



bitraria sospensione, da parte dei rappresentanti delle aziende, delle tutele dei lavoratori e del loro diritto al rinnovo del contratto nazionale scaduto da ben tre anni.

Per condurre un autobus, un tram, un vaporetto, una metropolitana, sono necessari complessi e costosi titoli di abilitazione, è richiesta professionalità e pazienza nel doversi interfacciare con utenti che trovano nel lavoratore front office l'unico parafulmine a tutte le inefficienze del servizio e tal volta anche alle loro frustrazioni, con un costante pericolo di aggressione, è richiesto senso del dovere e abnegazione nel dover lavorare anche a rischio di un possibile contagio e con la costante pressione di poter essere anche veicolo di infezione per i propri cari, con turni di lavoro massacranti, con retribuzioni appena sufficienti a sostenere il costo della vita.

Condizioni di lavoro sempre più deteriorate, retribuzioni non adeguate e continua compressione del costo del lavoro sono elementi che non coincidono con la necessità di un servizio di qualità.

La Commissione di studio per la riforma del Tpl, incaricata di valutare i cambiamenti da apportare al settore per andare verso l'obiettivo dell'efficiamento del Trasporto pubblico non può ignorare la sofferenza del lavoro se davvero vorrà avviare

una seria riforma. E per una riforma vera occorrono risorse adeguate: al rinnovo del parco mezzi, tra i più vecchi d'Europa, all'adeguamento infrastrutturale, ancora troppo carente e differenziato, all'innovazione tecnologica e alla modernizzazione delle reti, ma anche al potenziamento del lavoro, sia attraverso l'incremento degli organici che attraverso l'innalzamento della sua qualità complessiva, sia normativa che economica.

Il rinnovo del CCNL sta alla base di questo cambio di rotta, è il primo passo verso una nuova visione del Tpl che ancora appare troppo legata a mere logiche di convenienza politica e di interessi diversi dall'unico vero obiettivo che sta alla base di qualsiasi cambiamento si voglia apportare al settore e cioè quello di strutturare il Tpl per fornire un servizio adeguato, universale, sicuro ed efficiente.

Ci auguriamo che la proclamazione dell'ennesima azione di sciopero che la categoria è stata costretta ad indire per il prossimo 26 marzo sia da stimolo per riaprire il tavolo di trattativa e scongiurare le 24 ore di astensione dal lavoro che, ci preme sottolinearlo, arrecheranno più disagio all'utenza che alle aziende. Ma anche questa è l'ennesima anomalia di un settore da ripensare. ♦



## VA AL VOTO IL RINNOVO DEL CONTRATTO DEI LAVORATORI DEI PORTI

a cura del Dipartimento Nazionale Uiltrasporti Ambiente Logistica Porti

**N**ella serata del 24 febbraio è stato siglato il rinnovo contrattuale dei lavoratori dei porti.

Questo CCNL chiude una fase complicata per la portualità italiana, segnata dalla crisi dovuta alla pandemia, dagli attacchi al nostro sistema di governance e dalla mancata applicazione dei decreti di riforma. Il contratto avrà validità dal 1° gennaio 2021 sino al 31 dicembre 2023, con un aumento a regime pari a 110€, di cui 10€ destinati al Fondo di accompagnamento all'esodo, caposaldo delle rivendicazioni della Uiltrasporti, e con il riconoscimento di 300€ per il periodo che va dal 2019 al 2020. Questo rinnovo contrattuale riconosce ancora di più l'importanza del lavoro degli oltre 20000 addetti del settore che non si sono mai fermati durante la pandemia, garantendo l'approvvigionamento di merci a tutto il Paese.

La Uiltrasporti ringrazia tutti i propri delegati ed iscritti per il supporto e per la grande coesione dimostrata durante tutto il corso di questa difficile trattativa.

Quella che stiamo affrontando attualmente nei Porti è una situazione che può essere ampiamente definita di "non Governo": recentemente infatti la Commissione Europea ha aperto una procedura di infrazione sulla tassazione delle Autorità Portuali



che pone risalto al problema sulla governance dei porti.

I provvedimenti del correttivo porti e della riforma della governance

non hanno mai trovato applicazione perché prevedevano un controllo a livello centrale degli investimenti, cosa che non solo non si è dimostrata efficace, ma che ha avuto l'effetto negativo di escludere i soggetti portatori di interessi dai comitati portuali, di fatto privando i porti del buon

governo pre-esistente.

Questo rinnovo contrattuale quindi ha molti scopi che vanno oltre il mero aumento economico, in quanto innanzitutto pone l'accento sul riconoscimento dell'importanza del Fondo di accompagnamento all'esodo e agisce come vero strumento regolatore, garantendo un livello di tutele e diritti su tutto il territorio nazionale.

Resta tuttavia ancora molto lavoro da fare: in primis, con le controparti, è stato preso l'impegno di sottoscrivere una serie di avvisi comuni per garantire l'applicazione delle regole del gioco e assicurare un trattamento economico e normativo non inferiore al CCNL di riferimento in tutti i porti italiani, evitando quindi fenomeni eventuali di dumping, come già previsto dall'articolo 17 della Legge 84/94. Andrà quindi rafforzato il ruolo di controllore pubblico, già previsto per le Adsp.

Un altro tema che andrà approfondito e sviluppato è quello della concreta attuazione del Fondo per l'accompagnamento all'esodo che dovrà garantire il giusto ricambio generazionale per i lavoratori che operano in banchina, viste le caratteristiche altamente usuranti del lavoro portuale.

Le sfide aperte restano molte! La Uiltrasporti continuerà a lavorare per portare casa il risultato.

Adesso la parola va ai lavoratori per sciogliere la riserva sul rinnovo appena siglato. ♦

# OBIETTIVO SICUREZZA

di Michele Cipriani

Dipartimento Nazionale Ultrasporti Mobilità AF

A parole sembrerebbe che tutto il Gruppo FSI sia interessato al tema sicurezza, l'impressione che noi cogliamo dal confronto è che in realtà l'azienda abbia più interesse ad individuare il colpevole, che agire sulle cause.

Prendiamo ad esempio Rete Ferroviaria Italiana, Gestore della rete infrastrutturale e principale Società del Gruppo, la quale, ogni qualvolta si verifica un incidente, serenamente, liquida la questione con la solita scontatissima frase "al momento sono in corso accertamenti da parte degli organi preposti".

In alcuni casi va anche oltre la predetta sterile esaustiva informazione, prefigurando e insinuando il risultato degli accertamenti con un "pare sia dipeso da errore umano", obiettivo quello di individuare un colpevole.

Onestamente riteniamo non sia utile tantomeno dignitoso chiudere la questione sicurezza con le solite irriverenti spiegazioni che, peraltro, non producono alcun eventuale effetto nella ricerca delle cause propedeutiche ad interventi finalizzati, al contenimento di questi spiacevoli nefasti accadimenti.

La questione Sicurezza dovrebbe essere materia d'interesse aziendale, oltre che delle parti sociali.

Il confronto su temi così importanti dovrebbe essere considerato una esigenza imprescindibile per la ricerca di soluzioni, giammai un inutile perditempo che produce fastidiosi costi.

Per quel che ci riguarda le condizioni di sicurezza si realizzano in primis nel pieno rispetto dell'Organizzazione del lavoro da parte di tutti i soggetti che intervengono nelle attività manutentive, nell'applicazione delle norme di esercizio e di tutte le procedure e componenti che concorrono alla sicurezza generale del trasporto ferroviario, senza libere interpretazioni, senza giri di parole e nella piena consapevolezza delle imprese di evidenziare serenamente alle parti sociali le eventuali difficoltà riscontrate nella realizzazione di quanto citato affinché, responsabilmente, si possano individuare percorsi alternativi.

In secondo luogo attraverso il costo della predetta organizzazione, delle relative componenti e delle tecnologie a supporto della sicurezza, non devono rappresentare un limite, semmai un'opportunità.

Terzo punto, per quel che ci riguarda, è assoluta-



mente imprescindibile riscrivere le norme per una equa redistribuzione di incarichi e responsabilità. Non è pensabile che, in ambito manutenzione dell'infrastruttura, controlli e responsabilità siano demandati ad un unico singolo lavoratore, peraltro poi, controllore di sé stesso.

Quarto punto: per quanto riguarda l'applicazione delle norme da parte delle Imprese appaltatrici, il semplice controllo formale della Società RFI, non garantisce sufficientemente l'applicazione delle stesse.

Pertanto occorre un soggetto terzo che abbia la possibilità del controllo pratico presso il cantiere.

A tale proposito una delle possibili soluzioni potrebbe essere la presenza in cantiere del Direttore dei lavori.

Ovviamente la predetta soluzione non può essere a costo zero, occorre che l'azienda si doti di un numero sufficiente di direttori lavori, opportunamente formati e inquadrati nel giusto livello professionale/stipendiale, come, peraltro normato dalle Disposizioni Aziendali e dal D.lgs 50/2016.

Per finire è bene che RFI si riappropri delle sue competenze di Gestore della Rete infrastrutturale e non di Gestione della modulistica e di "esigenze" di soggetti terzi che, in primis, dovrebbero applicare le medesime norme e poi avere semplicemente un ruolo concorsuale e non principale nelle attività manutentive.

Siamo consapevoli che il tema sicurezza meriterebbe scambi di riflessioni più ampie, tuttavia abbiamo cercato di tracciare sinteticamente una linea per il nostro OBIETTIVO SICUREZZA ♦

# ATTIVO MOBILITÀ ATTIVITÀ FERROVIARIE

di Riccardo Mussoni

*Dipartimento Nazionale Ultrasporti Mobilità AF*

**S**i è svolto il 24 febbraio 2021 il programma Attivo del settore Mobilità Ultrasporti in presenza dei Segretari Regionali delle Attività Ferroviarie.

Il Segretario Generale Claudio Tarlazzi ed il Segretario Nazionale Paolo Fantappiè di concerto con il Dipartimento Nazionale hanno voluto incontrare tutti i Segretari Regionali Mobilità del settore ferroviario.

L'incontro si è svolto nel completo rispetto delle prescrizioni previste in tema di contrasto per la diffusione del SARS-COV-2.

L'iniziativa è stata principalmente orientata sul tema della rappresentatività e presenza della nostra Organizzazione all'interno delle Società facenti parte del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

I lavori si sono avviati con l'intervento di apertura del Segretario Generale Tarlazzi, che dopo una analisi attenta di tutto l'andamento del settore dei trasporti all'interno del Paese, ha voluto affrontare il tema della rappresentatività anche rispetto alle necessità future e conseguenti la pandemia; è necessario concentrare i nostri sforzi oltre che sul piano organizzativo anche su quello formativo, per avere la capacità di creare quadri sindacali con le più affinate conoscenze sia specifiche, correlate al settore di appartenenza, sia a carattere trasversale.

Questo fine sarà realizzato tramite un accurato progetto di formazione che impegnerà e coinvolgerà tutti i territori sinergicamente con la Segreteria Nazionale, in un percorso didattico-formativo guidato da docenti con specifiche conoscenze e da nostri colleghi di avanzata esperienza sindacale.

Prosegue Tarlazzi sul tema "oltremodo ricorrente" dello smart-working, modalità lavorativa che ormai sembra essere destinata a rappresentare il futuro; dobbiamo porre particolare attenzione a questi lavoratori, non possiamo ignorare le conseguenze sulla vita privata derivanti dal lavoro in modalità "agile", effetti che impatteranno inevitabilmente sul lato psicologico oltre che sociale.

Sarà necessario implementare la sorveglianza sanitaria ovvero includere nuovi fattori di rischio e nuove misure di prevenzione che tengano conto della condizione dei lavoratori che operano in smart-working.

Continua il Segretario Nazionale Fantappiè con una presentazione relativa all'andamento rappresentativo della Ultrasporti nelle società FS, mostrando anche un attento studio della situazione anagrafica degli iscritti, ripartita in fasce di età, evidenziando una forte necessità di maggior avvicinamento e coinvolgimento dei più giovani/neo-as-





sunti; a tal fine è indispensabile effettuare iniziative in sinergia con le rappresentanze territoriali della Uiltrasporti in tutte le regioni su temi specifici inerenti il trasporto ferroviario.

e progetti che puntano all'innovazione con obiettivi precisi proiettati verso un futuro sempre più tecnologico e di prospettiva. Di spessore gli interventi dei segretari regionali, concentrati sull'aspetto organizzativo del settore, che riconoscono l'importanza

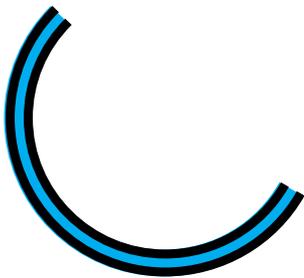
del corretto funzionamento della comunicazione all'interno della filiera: attivisti, segreterie regionali e segreteria nazionale. Importante è il programma di formazione a garanzia dell'inserimento dei giovani negli organismi direttivi della UILTRASPORTI, un progetto che vede un impegno costante di risorse tutte finalizzate alla costituzione di una nuova classe dirigente.



Il livello di salute del settore mobilità è stato valutato positivamente in merito alle numerose nuove iscrizioni che fanno ben sperare per una presenza sempre più strutturata del settore ferroviario.

Importante è la percentuale dei giovani che con una serie di iniziative portano continuamente idee

del CCNL Mobilità/AF e del CA FS, testi che dovranno essere adottati da tutte le Società del Gruppo FS e porre fine a diseguaglianze normative ed economiche. ♦



## 30 ANNI INDIETRO

a cura del Dipartimento Nazionale Ultrasporti  
Trasporto Aereo Personale di Terra

Il 2020 si è concluso e il traffico aereo passeggeri in Italia è tornato ai livelli dei primi anni Novanta. L'anno scorso di questo periodo si festeggiava il record di passeggeri pari a 193 milioni transitati nel nostro paese dopo solo 12 mesi più di sette viaggiatori su dieci sono stati cancellati dalle restrizioni imposte per la pandemia e dalla paura di volare scendendo a soli 53 milioni di persone. Mancano dunque all'appello 140 milioni di passeggeri, turisti ma anche business men che a causa del Covid-19 non hanno utilizzato gli aeroporti italiani. Una perdita secca pari al 72,6% che - secondo dati Istat - ci riporta indietro di quasi 30 anni addirittura al traffico del 1993.

La pandemia e le conseguenti restrizioni alla libera circolazione imposte ai cittadini tra gli Stati, hanno penalizzato in particolare le destinazioni extra-UE che segnano un pesante -81,2%. Altrettanto netto il calo del traffico intra-UE, a -77,5%, mentre più contenuto, ma comunque preoccupante, quello dei voli domestici in calo del 61,3%. Inoltre, le rotte nazionali che nel 2019 rappresentavano il 33% del traffico complessivo, salgono nel 2020 e raggiungono un peso di circa il 50%.

Un ruolo chiave durante la pandemia è stato rappresentato dal cargo aereo che ha registrato un calo meno marcato rispetto ai passeggeri solo tra virgolette -23,7% contro il -57,2% di movimenti aerei, in primis per consentire la distribuzione in tutte le aree geografiche del Paese di dispositivi e

apparecchiature mediche e in secondo luogo per l'incremento dell'e-commerce.

Il traffico cargo nei mesi successivi al primo lockdown a differenza del settore passeggeri ha progressivamente ridotto il divario rispetto al 2019 attestandosi nel mese di dicembre 2020 a -10,6%. Un dato positivo che, anche in Europa nel suo complesso, mostra quanto sia strategico mantenere in vita gli scali e le compagnie nazionali che hanno svolto il servizio pubblico e garantito agli stati l'approvvigionamento di materiale sanitario e recuperato i connazionali rimasti bloccati all'estero.

Questi numeri stanno a sottolineare come la crisi dei voli possa essere in minima parte riequilibrata investendo nel business delle merci ma è numericamente evidente che non può essere sufficiente a tamponare il crollo attuale.

La pandemia e le conseguenti limitazioni imposte dai governi nazionali sugli spostamenti del cittadino, hanno determinato oltre al numero di passeggeri trasportati nel 2020 anche un altrettanto importante se non superiore calo della connettività aerea. Secondo i dati diffusi da ACI Europe nell' "Airport Industry Connectivity Report 2020" si indica che in Europa gli indici di connettività hanno registrato una contrazione superiore a quella del traffico passeggeri. In particolare in soli sei mesi da aprile a settembre 2020, nel nostro Paese la connettività aerea si è ridotta di quasi il 90% rispetto al 2019, a conferma del fatto che la timida ripartenza regi-



strata nei mesi estivi non ha comportato una uguale ripresa della connettività e che rappresenta il più ricco bacino europeo. Secondo le più recenti stime di Eurocontrol, lo scenario maggiormente realistico colloca nel 2026 il pieno recupero dei volumi di traffico registrati prima della crisi.

La situazione rimane però pesantissima nonostante i timidi interventi messi in campo dal Governo su sollecitazioni della nostra organizzazione sindacale in tema di ammortizzatori sociali e ristori. È necessario accelerare l'erogazione delle risorse già stanziata a favore dei vettori con COA italiani, degli aeroporti, degli handlers, catering e servizi e prevedere la proroga della cassa integrazione per tutelare i livelli occupazionali rifinanziando il FSTA che ne integra le prestazioni.

bando di gara per la cessione degli asset strategici di Alitalia anche qui riavvolgendo il nastro di almeno un anno. L'immobilismo dell'amministrazione straordinaria di Alitalia sul piano della programmazione dell'operativo ha oramai precluso la fattiva presenza di Alitalia negli aeroporti e rischia di danneggiare colpevolmente lo start up della newco con l'avvio della stagione estiva, quando buona parte della popolazione sarà vaccinata e numeri dei contagi scenderanno dando la possibilità di muoversi nuovamente, altresì favorendo le compagnie competitive. Proseguendo di questo passo il rilancio di Alitalia attraverso la newco ITA sembra naufragato prima di aver lasciato il porto e sarebbe l'ennesima dimostrazione della miopia industriale dei nostri politici che non riescono a dare gambe alle pro-



Non vanno perse le opportunità offerte dal Recovery Fund, tenuto conto che gli aeroporti sono strategici per la ripresa dell'economia, del turismo e per la connettività del Paese tutto. Purtroppo la crisi di Governo attuale non aiuta il Paese e non aiuta la rinascita di Alitalia in Amministrazione straordinaria da maggio 2017 ed è imprescindibile un radicale cambio di passo da parte di tutti gli attori in campo. Il piano industriale presentato dalla newco ITA è da ritenersi inappropriato se si vuole avere una visione strategica per il settore e per il Paese pertanto chiediamo sostanziali e indispensabili correzioni di rotta e investimenti più coraggiosi a tutela della sostenibilità industriale e dell'occupazione. L'amministrazione straordinaria seguendo le indicazioni dell'unione europea sta predisponendo un nuovo

messaggio che hanno fatto in tutti questi difficili anni. La cassa integrazione di Alitalia scadrà a settembre e non è più possibile né giustificabile perdere tempo prezioso ma giungere a quella scadenza avendo in mano qualcosa di concreto per rilanciare l'azienda e salvaguardare i suoi dipendenti.

Il Governo che appena nato prenda in mano questa partita seriamente ed indichi all'Azienda in amministrazione straordinaria e a tutti i Ministeri competenti, di convocare al più presto un tavolo di regia con il sindacato sulla crisi della stessa Alitalia e di tutte le Aziende del trasporto aereo, per assicurare il futuro a decine di migliaia di lavoratori altrimenti la Uiltrasporti non resterà a guardare. ♦

# TELELAVORO, LAVORO DA REMOTO, SMART WORKING: TANTE DEFINIZIONI, TANTE PROBLEMATICHE

di Paolo Collini

*Responsabile Nazionale Ultrasporti Salute e Sicurezza*

In data 21 gennaio 2021 il Parlamento Europeo ha inviato alla Commissione Europea una risoluzione recante delle raccomandazioni sul tema della "disconnessione" riferito alle attività lavorative "da remoto" che hanno avuto un utilizzo esponenziale, determinando tante problematiche strettamente legate alla pandemia Covid-19 che da un anno coinvolge tutto il mondo del lavoro e nel suo complesso le nostre società.

È indubbio che a partire dai primi mesi del 2020 è stato necessario cambiare repentinamente i modelli organizzativi, modificare forzatamente il modo di vivere e di lavorare, lasciare le proprie abitudini. In tale contesto di emergenza si è giustamente e obbligatoriamente privilegiato il distanziamento sociale che ha determinato, per molte attività lavorative, un massiccio utilizzo del lavoro da remoto che impropriamente viene classificato "smart working", ma in realtà si è trattato e si tratta di puro "telelavoro".

Telelavoro e Smart working sono due cose ben distinte, finalizzate e applicate per ragioni e utilizzi diversi. La modalità lavorativa del Telelavoro è notoriamente "statica", mentre quella dello Smart Working è nata per essere essenzialmente "dinamica". La legge e le norme hanno dato ai contratti di lavoro il compito di regolare questa modalità lavorativa, anche per cogliere e introdurre elementi di flessibilità degli orari di lavoro, a vantaggio sia dei datori di lavoro sia dei propri dipendenti, al fine di meglio conciliare la vita lavorativa con quella privata del dipendente.

Purtroppo questa pandemia a stravolto anche le scelte e le decisioni che le parti sociali avevano introdotto pensando certamente ad un utilizzo di questo strumento in situazioni di "normalità" che avrebbe permesso, in ogni realtà aziendale dopo aver introdotto la norma, di modificare i propri sistemi organizzativi iniziando anche fasi di sperimentazione con un coinvolgimento del Sindacato e con un monitoraggio utile ad eventuali correzioni in corso della sua applicazione.

Di questo ne è esempio il settore autostradale



che il 16 dicembre 2019 rinnova il contratto, introducendo per la prima volta lo Smart Working con l'impegno di partire effettivamente dai primi mesi del 2020, per poi vedere completamente stravolto il percorso convenuto nel rinnovo del CCNL per l'avvento improvviso della pandemia.

Nel settore dei Trasporti uno dei primi accordi sullo Smart Working è stato sottoscritto nel 2018 nel Gruppo FS.

In questa fase di emergenza sanitaria oggi si deve parlare più di Telelavoro o di connessione da remoto che di Smart Working perché lavorare esclusivamente da casa non rientra certamente nelle finalità e negli obiettivi dello Smart Working, che non lega l'attività lavorativa ad un luogo strettamente fisso.

Al di là di questa chiara differenza tra le due modalità rimane ed emerge un tema che le accomuna entrambe: il diritto alla disconnessione.

È proprio su questo diritto che si concentra la risoluzione del Parlamento Europeo, sopra citata, che analizzando il crescente utilizzo di questa modalità, individua le azioni che andrebbero intraprese

in ogni contesto organizzativo, specificando quali norme andrebbero introdotte, finalizzate a gestire e prevenire tutta una serie di problematiche che stanno emergendo dai primi studi dal 2020 ad oggi.

Dal documento, consultabile al seguente indirizzo [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0021\\_IT.html#title1](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0021_IT.html#title1), si evidenziano alcuni aspetti che fanno emergere quanto sia importante regolare questa modalità lavorativa a prescindere se sarà temporanea o strutturale.

È difficile stabilire con precisione il bilanciamento tra vantaggi e svantaggi per i lavoratori in Smart Working perché ci sono troppe variabili, anche soggettive, che impattano in questa fase di pandemia, che vanno dal tipo di lavoro che uno svolge, dal luogo dove si è collegati, dal contesto in cui si presta la propria prestazione, dagli strumenti tecnologici, dalla connessione.

Tutte questi aspetti non possono essere "standardizzati" ed essere uguali per ogni lavoratore soggetto allo Smart Working.

Un passaggio significativo nella risoluzione del Parlamento Europeo dice "che un utilizzo sempre maggiore degli strumenti digitali a scopi lavorativi ha comportato la nascita di una cultura del "sempre connesso", "sempre online" o "costantemente di guardia" che può andare a scapito dei diritti fon-

damentali dei lavoratori e di condizioni di lavoro eque, tra cui una retribuzione equa, la limitazione dell'orario di lavoro e l'equilibrio tra attività lavorativa e vita privata, la salute fisica e mentale, la sicurezza sul lavoro e il benessere"

Questa affermazione vuole evidenziare che il "sempre connesso" o "sempre on line" potrebbe incidere sulla salute fisica e mentale dei lavoratori se questo non viene gestito dentro alcuni limiti, che i contratti devono introdurre e regolare, per evitare che insorgano delle patologie che apparentemente possono essere poco riscontrate perché sul momento poco percettibili, ma che a lungo andare possono manifestarsi in maniera significativa.

In tale contesto è necessario andare in due direzioni: un necessario adeguamento del DVR rivedendo i parametri sullo "stress da lavoro correlato", che deve prendere in considerazione questa nuova modalità di lavoro, e una campagna di prevenzione sostenuta da adeguata formazione, introducendo strumenti di indagine e monitoraggio di tutto quello che è strettamente legato e che ruota intorno al lavoro in Smart Working. In questo contesto un ruolo importante rivestono gli RLS e tutti i soggetti legati al D.lgs. 81/2008 ognuno per la sua competenza.

Sempre nella risoluzione del Parlamento Europeo si cita un'indagine di Eurofound da cui emerge: ►



- che il 27 % degli intervistati in telelavoro ha dichiarato di aver lavorato nel proprio tempo libero per soddisfare le esigenze lavorative;
- che le persone che lavorano abitualmente da casa hanno più del doppio delle probabilità di lavorare oltre le 48 ore settimanali massime previste
  - che riposano meno delle 11 ore previste fra un giorno lavorativo e l'altro, come sancito dal diritto dell'Unione, rispetto alle persone che lavorano nella sede del datore di lavoro;
  - che quasi il 30 % di tali telelavoratori dichiara di lavorare nel proprio tempo libero tutti i giorni o più volte alla settimana, a fronte del 5 % di coloro che lavorano in ufficio,
  - che i telelavoratori hanno maggiori probabilità di lavorare con orari irregolari; sottolinea che il numero di persone che lavorano da casa nell'Unione che dichiarano orari di lavoro prolungati o che non sono in grado di trarre beneficio dalle ore non lavorative è in aumento; osserva inoltre
    - che la probabilità che i telelavoratori abituali segnalino di soffrire di stress legato al lavoro e di disturbi del sonno,
    - che tra gli altri effetti sulla salute dei telelavoratori e dei lavoratori ad elevata mobilità figurano emicranie, affaticamento degli occhi, stanchezza, ansia e disturbi muscolo-scheletrici;
    - che il lavoro regolare da casa può provocare danni fisici ai lavoratori, dato che gli spazi lavorativi creati ad hoc a casa, i computer portatili e altre attrezzature TIC potrebbero non rispettare le norme ergonomiche;

Dalle conclusioni di questa autorevole indagine non si può che prendere atto che è necessario regolare questa nuova e crescente, e forse strutturale in alcuni casi, modalità lavorativa che sta stravol-

gendo tutti gli attuali schemi organizzativi, determinando per i lavoratori un apparente e momentaneo beneficio, tra questi gli orari flessibili, i risparmi economici e di tempo sugli spostamenti casa/lavoro e una maggiore conciliazione vita privata/lavoro, ma anche l'insorgere di forti problematiche tra cui l'isolamento sociale e lavorativo, i disagi familiari dovuti alla gestione degli spazi e dei tempi in comune nelle proprie abitazioni, l'aumento delle violenze in famiglia, la depressione, l'aumento dei costi per connettersi).

Purtroppo, la pandemia ha stravolto la finalità "dinamica" del lavoro in Smart Working e lo ha reso di fatto un lavoro "statico" classificandolo come da "remoto" o in "telelavoro", rendendolo di fatto poco o per niente "smart".

Tutte le innovazioni tecnologiche a servizio delle persone e delle loro attività, in questo caso lavorative, devono tener conto del loro impatto, non per l'effetto immediato, apparentemente non grave, ma per gli effetti che possono determinarsi se non vengono introdotte misure di prevenzione e di tutela. L'esempio più convincente è quello dei social, strumento di comunicazione per tante generazioni di oggi, che nelle forme eccessive e non controllate possono determinare situazioni pericolose che in alcuni casi hanno avuto conseguenze gravissime, come ci raccontano le cronache, soprattutto tra i più giovani.

È necessario nello spirito del D.lgs. 81/2008 e della ISO 45001 favorire la PARTECIPAZIONE dei lavoratori perché solo loro possono testimoniare e informarci delle reali condizioni di chi lavora in Smart Working e degli effetti che lo stesso determina nella loro vita.



Non possiamo fermare l'introduzione e la diffusione di alcuni strumenti e/o modalità lavorative che nel tempo si sono sviluppate e affermate, caratterizzando e accompagnando anche lo sviluppo professionale dei lavoratori, ma è necessario lavorare perché si intervenga con norme e regole nei contratti di lavoro che garantiscano e tutelino tutti coloro che sono e saranno coinvolti in questa modalità lavorativa che proseguirà anche dopo la fine della pandemia. ♦



**Claudio Tarlazzi**  
Segretario Generale  
UILTRASPORTI

**ZERO  
MORTI  
SUL  
LAVORO?  
OK.**

Ho deciso di impegnare personalmente me stesso e tutta la UILTRASPORTI in una battaglia che interessa ogni lavoratore: azzerare le morti sul lavoro. Perché nonostante gli appelli, l'opera di sensibilizzazione, le denunce, questi incidenti non diminuiscono, anzi infortuni e decessi sono in aumento. Adesso basta. È il momento di lottare insieme e uniti. Il nostro gesto non sarà solo un simbolo ma un impegno quotidiano in tutti i luoghi di lavoro e a tutti i livelli per fermare un massacro incivile. Zero morti sul lavoro. Per sempre.



IL SINDACATO DEI CITTADINI

# GENDER PAY GAP

## Centro Studi UIL

*Nella ricerca del Centro Studi UIL, trovano conferma le discriminazioni tra uomo e donna nel mondo del lavoro. Rimandando alla pubblicazione sul nostro sito dei dati completi, vi riportiamo alcuni flash e riflessioni sul gender pay gap.*

VEDI DATI RICERCA UIL SUL SITO DEL CENTRO STUDI <https://www.centrostudiuil.it/le-donne-guadagnano-meno-degli-uomini-differenziale-retributivo-di-genere/>

Il Gender Pay Gap in Italia: l'importanza di chiamarsi Mario (o Maria)

### SALARIO E INQUADRAMENTO CONTRATTUALE

Partiamo innanzitutto dai differenziali più elevati che sono legati ai livelli di inquadramento contrattuale dei lavoratori. Per il livello più "basso", la retribuzione mediana netta di una donna si ferma a 1.200 € contro i 1.418 € di un uomo: il differenziale salariale di genere ammonta, dunque, a 218 €, pari al 18% della retribuzione femminile, una quota assolutamente rilevante. Il delta retributivo si riduce con il passaggio all'inquadramento "medio" (75€) e risale nettamente in termini assoluti per l'inquadramento "alto" (229€), facendo segnare un +12% calcolato sempre rispetto alla retribuzione femminile.

### L'IMPATTO DELL'ETA' SUL DIFFERENZIALE RETRIBUTIVO DI GENERE

Una parziale buona notizia è legata all'età: il differenziale salariale di genere si assottiglia, infatti, con l'avanzare degli anni. Nella classe d'età più giovane (gli under 34), le ragazze hanno una retribuzione mediana netta pari 1.231 €, inferiore di 119 € rispetto a quella dei ragazzi, che arriva invece a 1.350 €. Nella fascia successiva, quella dell'età adulta (35-54 anni), il differenziale salariale di genere scende a 68 € e si riduce ulteriormente a 61 € nell'ultima classe, ossia quella dei lavoratori più vicini alla pensione.

### IL TITOLO DI STUDIO NON FA UNA GRANDE DIFFERENZA

Una donna con licenza media percepisce una retribuzione mediana netta di 1.300 €. Invece un uomo con lo stesso titolo di studio ne porta a casa 1.425 (+125 €).

Cambia il titolo di studio, non cambia il risultato. Anzi, se possibile, peggiora. Un uomo con il diploma superiore o la qualifica professionale ha una busta paga netta di 1.483 €, viceversa una donna si ferma a 1.320 €, ossia 163 € in meno.

Passiamo infine ai lavoratori che hanno almeno una laurea. La busta paga netta di un uomo arriva a 1.650 €, mentre quella di una donna si arresta a 1.500 €. Si registra, pertanto, un differenziale di 150 €.

### E A LIVELLO TERRITORIALE?

Il confronto tra Nord, Centro e Sud evidenzia delle sensibili differenze territoriali. Le donne residenti nel Nord Italia guadagnano di più di quelle che vivono nel Centro e nel Sud del Paese (circa 100 € in più) e la loro busta paga netta (1.400 €) è più "vicina" a quella di un uomo (1.490 €). Se al Nord il gender pay gap si attesta a 90 €, cresce a 148 € al Sud e arriva a 158 € al Centro.

### PUBBLICO CONTRO PRIVATO

Le donne guadagnano meno degli uomini anche nel settore pubblico (tranne che per il settore delle poste). Forse ci saremmo aspettati – o forse solo augurati – di vedere azzerato questo delta almeno all'interno del pubblico impiego, ma purtroppo non è così perché ballano pur sempre 102 € tra la retribuzione di un uomo e quella di una donna. Ancor più preoccupante la situazione del settore privato dove il differenziale sale a 144 €.

## L'ECCEZIONE CHE CONFERMA LA REGOLA

L'unico differenziale salariale a favore delle donne si registra per i contratti di lavoro a tempo determinato, ma è di entità trascurabile (20 €) e poco significativo a fini statistici. Una magra consolazione.

In conclusione, nonostante questa lunga carrellata di dati incontrovertibili, ci auguriamo che la previsione del World Economic Forum si riveli errata. Fortemente errata. E' però indubbio che la luce in fondo al tunnel, per quanto riguarda la parità di genere, sia ancora lontana. Magari non serviranno 100 anni, ma la strada da percorrere è ancora molto (molto molto) lunga.

Dai risultati della nostra indagine emergono tutt'oggi fortissime disparità salariali di genere, che interessano tutti i livelli d'inquadramento contrattuale.

Qualche anno fa James Brown ci ricordava, in una delle sue canzoni immortali, che questo è un mondo di uomini, ma non sarebbe nulla senza le donne. Possiamo dire, purtroppo, che questa frase non vale a pieno per il mercato del lavoro, un "mondo" ancora troppo appannaggio degli uomini. E proprio qualche giorno fa, il 17 febbraio 2021, il neo-Presidente del Consiglio Mario Draghi si è espresso in questo modo durante il suo intervento al Senato:

"L'Italia presenta oggi uno dei peggiori gap salariali tra generi in Europa, oltre una cronica scarsità di donne in posizioni manageriali di rilievo. Una vera parità di genere non significa un farisaico rispetto di quote rosa richieste dalla legge: richiede che siano garantite parità di condizioni competitive tra generi. Intendiamo lavorare in questo senso, puntando a un riequilibrio del gap salariale e un sistema di welfare che permetta alle donne di dedicare alla loro carriera le stesse energie dei loro colleghi uomini, superando la scelta tra famiglia o lavoro".

Dai risultati dell'indagine realizzata per l'Osservatorio sulle Retribuzioni dei lavoratori italiani, si evince chiaramente, e con un certo stupore, che nel paese ci sono delle fortissime disparità salariali di genere, nonostante i dati raccolti si riferiscano tutti alla contrattazione nazionale. A livello aggregato, una donna percepisce una retribuzione mediana netta pari a 1.367 €, 110 € in meno di un uomo (1.477 €). ♦



# LA MUSICA E' FINITA E...

di Antonio Ascenzi

Responsabile Nazionale Ultrasporti per la Formazione Sindacale

**A**l di là del giudizio che si può avere di una manifestazione quale il Festival di Sanremo, evento senza il quale sembra impossibile per l'Italia uscire dalla crisi, non vi è dubbio che proprio grazie al Festival si siano improvvisamente riaccesi i riflettori sulla musica e riproposti alla attenzione generale il problema delle difficoltà in cui versano i tanti lavoratori impegnati nel settore della musica dal vivo, costretti da ormai un anno a non lavorare in conseguenza del blocco di concerti, festival, esibizioni dal vivo negli stadi e negli spazi aperti delle città.

Difficoltà che sembrano del tutto sfuggire alla attenzione generale, soprattutto se rapportate al clamore delle proteste (spesso squallidamente supportate da fazioni della politica) poste in essere da altri settori lavorativi parimenti colpiti dal fermo delle attività.

Scarsa attenzione dovuta essenzialmente a tre ordini di fattori.

Intanto il fatto che il settore della musica dal vivo viene generalmente considerato prodotto minore, se non addirittura estraneo, dell'industria culturale italiana e non sarebbe male al riguardo che "Sua

Franceschinità" si occupasse anche di questo comparto e non solo di musei o teatri.

Una maggiore consapevolezza governativa sarebbe non solo importante per il settore in sé, ma gioverebbe anche al rilancio economico del Paese perché si tratta di un comparto

che alimenta, tra l'altro, un indotto notevolissimo che va dalla vendita di bibite e panini, fino agli alberghi, ai treni, a chi stampa manifesti e locandine: "ogni euro speso per acquistare un biglietto di concerto, ogni spettatore ne spende 1,20 in beni e servizi sul territorio" (Ernesto Assante su A&F del 1°



marzo u.s. che riporta dati Assomusica).

Lo dimostrano ampiamente, solo per fare un esempio tra i tanti possibili, i dati (A&F, 1-3-2021) relativi alla manifestazione "Firenze Rocks" del 2018: 196.872 spettatori ufficiali di cui il 24% toscani, il 72% provenienti da altre regioni ed il 4% dall'estero; 4.000 addetti ai lavori tra band, crew e staff; 89.000 spettatori hanno dormito almeno una notte in Toscana; 145.000 persone sono arrivate a

Firenze per assistere ad un concerto, spendendo in media 236,6 euro se italiani e 387 se stranieri; il tutto con una ricaduta economica della rassegna su Firenze di 23 milioni di euro e che ha generato lo 0,1 del Pil della città.

Di fronte a questi dati, come non dare ragione a Francesco De Gregori quando rivendica la costituzione di un Ministero del Divertimento da affiancare all'attuale Ministero della Cultura!

Un secondo elemento di criticità è la presenza di un mercato del lavoro molto frammentato, che rende complessa l'aggregazione dei dati e la difficoltà di quantificare il numero preciso dei lavoratori coinvolti.

Se i dati più accreditati parlano di circa 150.000 addetti, va tenuto presente che tale numero in ogni caso non tiene conto dei tanti tecnici, allestitori, facchini che, pur non essendo dipendenti delle società che operano nell'ambito dello spettacolo, sono comunque molto numerosi nella musica dal vivo per non parlare poi di manager, produttori, consulenti, promoter, case discografiche, addetti stampa.

Infatti quando si parla del settore della musica dal vivo generalmente si pensa solo ai grandi artisti senza tener conto dei tanti musicisti meno famosi

ma che vivono unicamente del loro lavoro, oltre alle migliaia e migliaia di altri lavoratori, quelli che non salgono mai sul palco, ma sono comunque indispensabili per l'allestimento e la riuscita dei concerti.

A titolo dimostrativo basti pensare che per l'allestimento del Concerto del 1° maggio a Roma in Piazza San Giovanni vengono impiegati normalmente, esclusi gli artisti, tra i cinquecento e gli ottocento lavoratori.

Terzo ed ultimo fattore all'origine della scarsa considerazione nell'opinione pubblica di cui gode il settore, è la insistente difficoltà di far considerare l'industria della musica dal vivo parte integrante della grande industria italiana della cultura cui non giova certo la perdurante assenza di una solida rappresentanza associativa in grado di manifestare le difficoltà della categoria, esporre le proprie rivendicazioni e conseguentemente ottenere la giusta attenzione da parte dei media, dell'opinione pubblica ed anche dalla politica: anche questi lavoratori lo meritano! ♦



# NUOVA SEDE UILTRASPORTI NEL PORTO DI CIVITAVECCHIA

di Gennaro Gallo  
*Ultrasporti Lazio*

**E**ntro il prossimo mese di aprile, verrà aperta e resa operativa la nuova Sede Ultrasporti Civitavecchia, ubicata strategicamente all'interno del Porto di Civitavecchia e realizzata grazie alla volontà, all'impegno ed alla determinazione del Segretario Generale Claudio Tarlazzi che insieme al segretario nazionale Paolo Fantappiè ed al coordinatore del dipartimento nazionale marittimi Giuseppe Nocerino, sono riusciti a raggiungere questo importante risultato.

Il persistere della grave pandemia sanitaria dovuta al Coronavirus non ci permette di poter inaugurare la sede in questo momento ma ci riserviamo di farlo una volta che la situazione lo consentirà. Appena ci saranno le condizioni, sarà organizzata un'iniziativa per pubblicizzare la nostra sede sindacale, invitando, oltre ad un buon numero di iscritti e lavoratori della varie categorie, i vertici della nostra struttura Nazionale con il Segretario Generale Tarlazzi, quelli della nostra struttura Regionale del Lazio con il Responsabile Maurizio Lago, insieme



al Segretario Generale Pier Paolo Bombardieri UIL ed al segretario UIL Lazio Civita .

Per gli organismi istituzionali in rappresentanza del Territorio sarà invitato anche il Presidente dell'ADSP Dott. Musolino, il C.Te del Porto Thomas, il Sindaco di Civitavecchia Dott.Tedesco ed i Responsabili delle Imprese locali e di varie Associazioni Datoriali. Insomma siamo intenzionati a fare una bella ed importante manifestazione per mettere in risalto non solo la nostra sede sindacale ma tutto il porto di Civitavecchia.

Il luogo scelto della Sede, l'interno del Porto di Civitavecchia, non è stato di facile concretizzazione, viste le difficoltà oggi esistenti per ottenere una concessione all'interno di un porto, vuoi anche per la limitata disponibilità degli spazi ed il complesso iter burocratico per raggiungere l'obiettivo, con le relative autorizzazioni ed infine l'agognata concessione. L'individuazione dei locali, centralissimi all'interno del porto, i lavori occorrenti e necessari ai locali per renderli accoglienti e funzionali all'attività sindacale, hanno ulteriormente allungato i tempi.

L'importanza di una Sede Sindacale Ultrasporti a Civitavecchia è evidente vista la centralità assunta



dal Territorio in funzione dello sviluppo della Regione Lazio, ma soprattutto del ruolo strategico del Porto di Civitavecchia, non a caso identificato come porto di Roma e che sta sempre più assumendo un contesto strategico nel trasporto in generale.

Uguale interesse era stato riscontrato anche dalle altre sigle sindacali confederali ed autonome, con copiosi investimenti in risorse e strutture, intensificando le loro presenze nel Territorio di Civitavecchia. Anche per questo era necessario rendere più concreta la presenza della Uiltrasporti a Civitavecchia.

Finalmente siamo pronti ad aprire, anche grazie alla nostra tenacia che ha saputo superare tutti gli ostacoli e le difficoltà che si sono frapposte. Adesso inizia il lavoro più complesso e difficoltoso. Abbiamo la Sede, abbiamo i locali, abbiamo gli strumenti necessari, bisogna farli funzionare al meglio e nell'interesse non solo e soltanto degli attuali iscritti, ma soprattutto di tutti i lavoratori del territorio che specialmente in questo momento emergenziale, hanno bisogno di supporto, informazioni e continua assistenza.

Attualmente le attività commerciali del nostro Territorio e soprattutto le difformi e differenti attività del nostro Porto sono scese notevolmente al di sotto

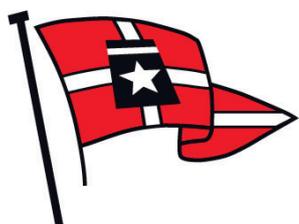
della normale soglia di sopravvivenza ed è reale il rischio di una grave crisi che rende difficile l'auspicata ripresa.

Moltissimi lavoratori sono in CIG e assistiti dagli ammortizzatori sociali predisposti e messi a disposizione del Governo, ma il rischio dell'avvicinarsi di alcune scadenze in riferimento sia agli ammortizzatori sociali che ai divieti per i licenziamenti potrebbe portare alla chiusura finale di moltissime imprese ed ai licenziamenti di centinaia di lavoratori.

In questo difficile scenario con la nuova Sede siamo consapevoli del duro lavoro che ci attende. La nostra presenza all'interna del Porto sarà sicuramente importante a tutela della forza lavoro. Dobbiamo essere pronti e preparati ad accettare le sfide future ed a stare vicino a tutti i lavoratori in difficoltà che si rivolgeranno a noi.

La struttura regionale, con l'aiuto di quella nazionale, è pronta a dotare la Sede di un organico all'altezza della situazione, con personale preparato sia per le attività di categoria che per i servizi necessari alle esigenze dei lavoratori ovvero assistenza sociale, fiscale e tutela legale.

Cosa dire ancora... Che vi aspettiamo tutti nella nuova sede della UILTRASPORTI di CIVITAVECCHIA!!! ♦



# Gruppo Messina

# OTTO MARZO, UN VIAGGIO NEL LAVORO

di Giovanna Fadda

Coordinatrice Regionale Pari Opportunità Uiltrasporti Liguria

*La sottorappresentanza delle donne nel lavoro e nella dimensione pubblica.*

**L**e pari opportunità nel mondo del lavoro sono un argomento delicato e complesso che ruota attorno alla parità di diritti e di trattamento economico di uomini e donne. Per fare questo è fondamentale investire nelle donne esaminando ed eliminando le cause alla base del fenomeno dell'abbandono della carriera.

Secondo la Uiltrasporti abbattere le sovrastrutture e gli stereotipi che alimentano la disuguaglianza è di vitale importanza per una società più sana. Purtroppo i ruoli tradizionali, ancorati agli stereotipi di genere, influenzano ancora la ripartizione dei compiti nell'ambiente domestico, nel lavoro di cura, nell'istruzione, nel lavoro e nella società. L'assistenza non retribuita, svolta principalmente dalle donne, si ripercuote sull'occupazione e sullo sviluppo della carriera, contribuendo al divario salariale e pensionistico di genere, relegando la donna a fonte di reddito secondario.

È così che si arriva a negare l'indipendenza economica alle donne che le consente loro di avere il ruolo che merita nella società.

È la donna che spesso è costretta a chiedere una riduzione oraria, è sempre lei che si accontenta del part-time per dedicare parte della giornata alla cura della famiglia e della casa. Senza contare che la sottorappresentanza delle donne nel mercato del lavoro ne determina la disparità di partecipazione al processo decisionale e/o salariale e limita pertanto la possibilità di cambiare le strutture economiche, politiche, sociali e culturali.

Inoltre, per i settori emergenti come il digitale, l'intelligenza artificiale e le tecnologie dell'informazione e comunicazione, le donne costituiscono una risorsa non sfruttata, tanto che la percentuale di uomini che lavorano in quei settori è maggiore di tre volte rispetto a quella delle donne.

Incoraggiare un maggior numero di donne ad entrare nei settori del futuro e creare nuove opportunità di lavoro, è fondamentale al fine di combattere il divario retributivo e pensionistico di genere.

Da rilevare che un recente studio svolto dalle Nazioni Unite rivela che il 35% delle donne a livello mondiale subisce molestie sul lavoro provocando conseguenze rilevanti sulle loro aspirazioni perso-

nali e professionali, andando ad intaccare la loro autostima e la loro posizione negoziale in vista di una retribuzione più equa.

*Otto marzo, la voce delle lavoratrici.*

Per celebrare l'8 marzo, la Uiltrasporti - con il coordinamento per le pari opportunità della Uiltrasporti Liguria - ha partecipato a un approfondimento sul lavoro nei trasporti, in qualità di ospite di una trasmissione televisiva. È stato nostro compito illustrare una fotografia della situazione lavorativa delle donne impiegate nei vari settori seguiti dalla Uiltrasporti.

Nel corso dell'intervento abbiamo presentato alcune video interviste rivolte ad alcune lavoratrici che svolgono attività che, fino a poco tempo fa, erano ad appannaggio degli uomini.



*Laura, autista di ATP, ora AMT, l'azienda di trasporto pubblico urbano e extraurbano di Genova e dell'area della Città Metropolitana,*

da dieci anni conduce autobus di diverse dimensioni. Con grande soddisfazione, la l'autoferrotranviere è riuscita ad inserirsi perfettamente in un settore che fino a poco tempo fa era considerato esclusivamente maschile.

Se da una parte Laura esprime grande soddisfazione professionale, dall'altra lamenta lo scarso numero di servizi igienici pubblici accessibili alle autiste durante le soste. Questo può apparire un argomento banale, ma non lo è perché incide sul benessere psicofisico della lavoratrice, nonché sulla dignità della persona.

Naturalmente questo è un problema che riguarda tutte le donne impiegate nei settori dei trasporti e

non solo, che transitano sul territorio per parecchie ore al giorno, impossibilitate a trovare servizi igienici pubblici a loro accessibili.

Stimiamo che sul territorio genovese siano circa 77 i bagni pubblici a disposizione della cittadinanza, dei quali solo una minima parte accessibili alle donne. Ad incrementare questo disagio, si è aggiunto - in periodo di pandemia - il divieto di accedere ai bagni degli esercizi pubblici.

Come Uiltrasporti sentiamo l'esigenza di rendere a misura di lavoratrice la sosta e l'accesso ai gabinetti che per design e scomodità sono rivolti alla sola all'utenza maschile.

Sandra è un'operatrice ecologica dell'igiene ambientale di cinquantatré anni che lavora in Amiu da dieci anni. L'organizzazione del lavoro è buona ma le lavoratrici hanno



difficoltà ad accedere ai servizi pubblici durante il turno di lavoro. Gabinetti e altri servizi non sono adeguati, né a misura di donna, tanto che alcune addette dichiarano di essere soggette all'ansia dovuta proprio alla mancanza di servizi. Soprattutto nel centro storico di Genova sono presenti alcune difficoltà che inibiscono - per la verità - sia donne che uomini.

Caterina e Miriam, impiegate da circa vent'anni in una società di multiservizi, svolgono le operazioni di pulizia e sanificazione all'interno di uno dei maggiori ospedali del territorio ligure.



Nel video presentato a Telenord le due operatrici appaiono con il camice che indossano per entrare nei reparti Covid. Oltre ad una tuta che le protegge integralmente, indossano calzari, due paia di guanti, mascherina e visiera. La vestizione è una pratica complessa che va eseguita con la massima attenzione. Per i non addetti ai lavori è difficile stabilire se le immagini riportino personale addetto alle pulizie o sanitario.

In ogni caso le lavoratrici dei multiservizi, come i sanitari, sono in prima linea contro la pandemia

già da inizio 2020. Le lavoratrici sono sempre state al fianco di medici ed infermieri nella lotta al nemico invisibile che non è ancora stato sconfitto e che rappresenta un pericolo anche per le nostre lavoratrici che, ricordiamo, da più di un anno, sono costrette a maneggiare prodotti chimici importanti, pericolosi e fastidiosi per la salute.

Eppure queste lavoratrici, che con grande professionalità eseguono le loro indispensabili mansioni, si sentono invisibili agli occhi delle istituzioni e della politica anche a causa di un contratto che non viene rinnovato da otto anni.

FS Italia rappresenta un esempio virtuoso per la parità dei generi nel lavoro. Nel corso degli anni l'azienda ha predisposto programmi di formazione all'interno delle scuole per aprire alle donne l'accesso al lavoro in ferrovia.

Un progetto in particolare, Women in motion, ha promosso la carriera delle donne nelle aree tecniche. Come certificano molte lavoratrici, in FS Italia la situazione nell'occupazione femminile si è decisamente evoluta.



Sara ha ventitré anni e lavora nel porto di Genova da quasi tre, guida le ralle - ovvero i trattori da strada - e ha diverse specializzazioni. Ha iniziato ad operare come lavoratrice generica,

addetta anche al rizzaggio con aste di ferro e su piattine.

La lavoratrice portuale è orgogliosa del lavoro in porto, che svolge con entusiasmo accanto ai colleghi uomini. Sara ha una collega, Giulia - giovanissima come lei - con la quale si confronta ogni giorno. Nel corso della pandemia Sara e Giulia hanno continuato a lavorare, contribuendo a tenere aperto il più importante scalo del Mediterraneo.

Molte donne nel corso della pandemia hanno subito il taglio dei contratti precari, il crollo dei servizi nei quali moltissime di loro sono impiegate, rimanendo a casa ad accudire i familiari e ad assistere i figli in DAD. Altre hanno perso il lavoro.

Su 444 mila posti perduti, 312 mila sono quelli occupati dalle donne: una sproporzione enorme.

Ci auguriamo che i numerosi divari esistenti tra uomini e donne possano essere al più presto colmati attraverso politiche nazionali che tengano conto del grido di dolore delle lavoratrici e del sindacato. ♦

# L'AREA FERROVIARIA NEL VENETO

di Daniele Zennaro

Segretario Generale Ultrasporti Veneto

**P**otremmo definire la situazione del mondo ferroviario in Veneto solo paragonandola agli ultimi dati che arrivano sull'affluenza dei treni, ovvero come un elastico.

Sì, perché se da un lato c'è un mondo ferroviario vivo ed in evoluzione, che è quello legato alle opere infrastrutturali, dall'altro c'è un mondo statico ed in attesa di definizione strategica, che è quello legato alla produzione e alle sue ricadute, impattanti, come logica conseguenza, sui lavoratori ed in particolar modo su una parte di essi.

Andiamo per ordine partendo dalle notizie positive che, come già detto, riguardano le opere infrastrutturali. Nel Luglio scorso, in piena pandemia, la Regione ha deliberato l'approvazione del Piano Regionale dei Trasporti, ambizioso "piano-processo" giunto a distanza di trent'anni dal precedente e che ne derubrica contenuti e strategie (in primo luogo il Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale, progetto unico di servizio ad elevata frequenza e cadenza oraria, mai compiutamente realizzato), favorendo, tra le altre cose, il completamento della Tav Milano-Venezia e dell'asse ferroviario del Brennero, con 13 Miliardi di Euro di investimenti in corso.

Piano che non può non incontrare il nostro apprezzamento, specie partendo dalla considerazione che l'Alta Velocità in Veneto è rappresentata, ad oggi, dai soli 20 chilometri della Padova-Mestre, peraltro più destinata al passaggio di treni di tipo diverso che allo sviluppo di vere e proprie "celerità ferroviarie".



E' di qualche mese fa la delibera sul PRRR, versione regionale del Recovery Fund, che, nelle intenzioni, è un coacervo di "idee e progetti per creare posti di lavoro e far ripartire la locomotiva del Veneto", concentrato su 13 macro progetti del valore di quasi 25 miliardi di Euro dei quali 9 dedicati ad Infrastrutture e Trasporti.



Interventi che dovranno concludersi, tutti, entro il 2026, in tempo utile per la cerimonia d'apertura delle Olimpiadi Invernali, evento che riteniamo fondamentale per l'impatto economico e sociale che avrà sul territorio.

Al di là del Miliardo di Euro destinato al Trenino delle Dolomiti e dello scetticismo per la sua futura cantierizzazione, riteniamo importanti gli interventi sull'infrastruttura ferroviaria in corso e sul rinnovamento del parco mezzi.

In quest'ottica risulta centrale l'elettrificazione di parte delle linee del "bacino Veneto": l'ultima opera consegnata (dicembre 2020) riguarda l'elettrificazione della linea Padova - Bassano che si aggiunge ai 30 km della Camposampiero- Cittadella- Bassano e ai 15 km della Castelfranco - Montebelluna, nonché della tratta Conegliano - Vittorio Veneto.

Inoltre, sono già partiti i cantieri per l'elettrificazione della linea Feltre - Belluno, funzionali al completamento della Treviso - Belluno che RFI conta di terminare entro il 2024.

In aggiunta ai cantieri relativi all'elettrificazione:



i lavori di adeguamento della linea Adria – Mestre, ultimi 60 chilometri a gestione regionale, e la conseguente soppressione di molti passaggi a livello. Il servizio ferroviario sarà ceduto dalla Regione dopo anni di gestione con la partecipata Sistemi Territoriali. Come Uiltrasporti ci siamo battuti in tutti i tavoli affinché siano garantite le condizioni per soddisfare le aspettative di lavoratori ed utenza.

Un mondo in evoluzione, quello che abbiamo davanti, che permetterà di avere minori livelli di CO2 nell'aria, un miglior servizio di mobilità per il cittadino e una maggior qualità lavorativa per i ferrovieri che possono e potranno contare su treni e su strutture di ultima generazione.

Ora invece dobbiamo immergerci nei problemi, nelle cose negative – che tanto stanno influenzando le nostre vite – che si assomigliano e sono cumulabili tra i territori, specialmente quelli dalla caratteristiche simili.

E' palese che la situazione pandemica attuale crei nella popolazione un clima di incertezza che cala o s'innalza a seconda delle notizie, generando quell'effetto elastico che dicevo all'inizio; non esistono ancora dati stabili sull'affluenza dei mezzi – anche se negli ultimi giorni si segnala un aumento della domanda – e questo sta inevitabilmente ritardando le scelte delle varie aziende, di cui la cartina al tornasole è Trenitalia.

I più penalizzati sono indubbiamente i lavoratori che operano nella lunga percorrenza, i quali possono attualmente contare su una produzione di poco

superiore al 30% rispetto a quella precedente il periodo pandemico che, di fatto, ha tagliato le corse giornaliere verso i centri decisionali del paese (7 i collegamenti giornalieri operati da Trenitalia verso Milano e 6 quelli verso Roma, 2 per tratta quelli di Ntv) isolando economicamente un'area da sempre vocata agli scambi commerciali.

La situazione del trasporto regionale è stabile da mesi con una produzione che, fatta salva la prima parte della pandemia in cui si era arrivati ad avere non più del 30% dell'offerta pre-covid, è cresciuta passando dall'83% alle cifre attuali, decisamente superiori al 90%. Di fatto restano esclusi solamente gli ultimi collegamenti serali.

A tal proposito vorrei porgere un elogio ai lavoratori del trasporto regionale che, non essendosi mai fermati, hanno dovuto affrontare le criticità imposte dalla pandemia man mano che si presentavano. È anche grazie al loro contributo, alle loro segnalazioni, se il sindacato è riuscito assieme alle altre parti in causa a districare molte questioni nell'intento di aumentare la sicurezza.

Come Uiltrasporti Veneto pensiamo sia importante pensare azioni e continuare con quelle intraprese sino ad oggi per evitare il ricorso all'ammortizzatore sociale, specialmente nelle aziende del Gruppo FSI dove la possibilità di ricollocazione di risorse è più "semplice". ♦

# I TRASPORTI IN SICILIA: INEFFICIENZE SENZA FINE LA UILTRASPORTI IN PRESSING A TUTELA DEI DIRITTI DEI LAVORATORI

di Agostino Falanga  
Segretario Generale Uiltrasporti Sicilia

**C**on tanto rammarico guardo al settore dei Trasporti nella mia terra perché non posso fare a meno di assistere alle tante disfunzioni in essere in questo settore che dovrebbe, come avviene in tante altre realtà, costituire il perno, il volano della crescita economica e sociale, per un benessere collettivo che vedo alla nostra portata ma per un malefico destino non si riesce a cogliere.

Come Uiltrasporti sappiamo bene cosa fare e le difficoltà che incontriamo non ci spaventano, come invece ci spaventa l'insipienza, l'ottusità di una classe politica che parte da proclami di dare discontinuità al passato ma all'atto pratico non accade nulla che sia utile alla collettività.

In questo contesto in cui talvolta siamo pure costretti ad esser soli invece di avere, come sarebbe lecito attendersi, la collaborazione e la vicinanza di chi fa il nostro mestiere, ne sanno qualcosa tanto per stare nel perimetro del settore marittimo, gli amici Paolo e Giuseppe, qualche bel successo, sofferto ma per questo ancor più gratificante, lo abbiamo ottenuto.

L'ultimo in ordine di tempo la "battaglia del CAS" Consorzio Autostrade Siciliane, per il quale da oltre un decennio abbiamo agito affinché venisse trasformato in Ente Economico perché come Ente non economico costituiva un peso sulle spalle dei lavoratori dipendenti e sull'Utenza.

Un cavillo burocratico da rimuovere più 'facile a dirsi che ad ottenere. Ora che l'assessore regionale Marco Falcone, messo da noi sotto pressione, ha superato gli ostacoli di qualche suo collega, è passato all'Assemblea Regionale il decreto che trasforma, FINALMENTE, il CAS in Ente economico. Questo significa aver ottenuto per i dipendenti il giusto riconoscimento contrattuale spettante, come tutti i lavoratori che operano nelle autostrade italiane, attraverso il CCNL "autostrade e Trafori". Inoltre l'Ente potrà gestire la manutenzione di una rete autostradale talmente disastata da costituire un gravissimo pericolo per il traffico.

Un altro buon risultato messo in cantiere di recente, sempre attraverso la buona volontà dell'Assessore Falcone a cui non abbiamo fatto mancare i



nostri "solleciti", è stata la proroga dei bandi regionali per i collegamenti marittimi ex Siremar, sia traghetti sia aliscafi. Se non avessimo ottenuto tali proroghe era dietro l'angolo lo spettro di una disoccupazione di massa poiché sia Liberty Lines che Caronte&Tourist Isole Minori, senza la garanzia dei contributi regionali non avrebbero più avuto i fidi delle banche per le gestioni delle linee integranti i collegamenti statali.

In particolare il picco delle criticità si sarebbe avuto ancor prima dell'alta stagione perché senza i servizi regionali i collegamenti sono assolutamente insufficienti e centinaia di marittimi sarebbero rimasti senza lavoro.

In virtù di tali proroghe è stato possibile stabilizzare in CRL circa 260 marittimi di Liberty Lines (scusate se è poco specie di questi tempi), rinnovare con l'Azienda il Contratto di secondo livello (subito dopo il rinnovo del CCNL) mentre sono in corso le prime fasi per il rinnovo del Contratto di secondo livello di Caronte & Tourist Isole Minori, assieme alla

nuova ipotesi di servizi minimi in caso di sciopero dovendosi adeguare quella in essere dal 1994. Questo il quadro delle cose migliori che hanno portato concreti risultati in questi ultimi mesi, nonostante le tante criticità che il Covid19 ha aumentato.

Purtroppo in queste ore piangiamo la morte di un Nostro, in servizio sulla nave Elio a Messina, che ha perso la vita per un incidente avvenuto durante le fasi di ormeggio della nave. Adesso è il momento del dolore e della vicinanza alla famiglia del nostro collega. Non c'è altro da fare, non additiamo niente e nessuno, non è corretto finché la ricostruzione dei fatti non sarà nota.

Per quanto attiene il settore Marittimo non si riesce a scalfire l'arroganza dei dirigenti di Blu Jet, la società del gruppo Ferrovie dello Stato, che inopinatamente la politica ha destinato ai collegamenti veloci nello Stretto di Messina sostituendo il buon servizio per anni assicurato dalla Metromare di Liberty Lines. Un eminente soggetto politico nazionale ha giustificato tale sostituzione con necessità economiche. In effetti, anche a voler credergli, il risparmio c'è sulla pelle dei marittimi che hanno un trattamento economico inferiore al dovuto di circa il 40%!!!

Per la tutela dei diritti di questi marittimi siamo arrivati alla nona azione di sciopero ma nessuno, dico nessuno, sembra accorgersi di questa anomalia. Speriamo che la nuova compagine di Governo abbia la sensibilità non dimostrata da chi l'ha preceduta.

Un ragionamento particolare devo dedicarlo al Trasporto Pubblico Locale a Palermo ed in generale in Sicilia.

Anche a voler premettere che il Covid19 e le limitazioni di mobilità allo stesso connesse, hanno influito sui servizi, non ci sfugge che le aziende hanno ricevuto concreti aiuti economici attraverso più motivi di economia. Voglio citare fra questi gli ammortizzatori sociali, i cospicui risparmi di carburante per il fermo dei mezzi, i risparmi relativi alle manutenzioni ed una serie di piccole economie comunque collegate alla forte riduzione dei servizi. Certamente il contingentamento, peraltro lasciato in gran parte a carico degli autisti (spesso vittime di insulti ed atti di violenza non essendo protetti da NESSUNO), ha inciso sugli introiti. Tuttavia tutte le Aziende del T.P.L. Siciliano, ben 82, percepiranno



no per l'anno 2020 ristori pari ai mancati introiti. Atteso che alla luce di quanto precede, soltanto i lavoratori hanno subito danni economici, la Ultrasporti Sicilia ha chiesto ad Anav, Asstra e Agens di individuare una indennità COVID a favore di tali lavoratori.

Inoltre per il T.P.L. Siciliano la Regione, per il rinnovo del parco mezzi, ha deliberato un finanziamento complessivo di oltre 29 milioni di euro.

Oltre alla criticità che è dominio comune di tutte le concessionarie anche l'AST, Azienda Siciliana Trasporti si distingue per una gestione a dir poco "originale" del suo Presidente che si vanta di una previsione d'incremento annuale di 1.200 passeggeri; questo a fronte di una flotta di 560 autobus significa due passeggeri/anno in più per ciascun mezzo. Ma l'originalità di questo signore sta nell'aver "rinnovato" il parco mezzi con l'acquisto di 39 autobus avvenuto in Israele dove, dopo dieci anni di servizio, i bus vengono alienati non garantendo più gli standard che devono offrire agli utenti locali! Evidentemente il Sig. Tafuri ritiene che i siciliani possano meritare molto meno di quelli israeliani. Ma il "risparmio" sull'acquisto è svanito per tutte le peripezie necessarie a registrare tali mezzi in Italia secondo i canoni europei.

Staremo a vedere come andrà a finire. Intanto l'AST continua a coprire tratte meno redditizie mentre vettori privati, peraltro pure sovvenzionati dalla Regione Siciliana, si occupano di quelle più remunerative.

A parziale giustificazione della Direzione dell'AST, unico azionista la Regione Siciliana, l'incapacità del pubblico a fare l'imprenditore e produrre ricchezza dalla propria attività. ►

## IL TRASPORTO AEREO IN SICILIA

Come è noto, prima della pandemia il trasporto aereo rappresentava circa il 2,4% del PIL mondiale.

Si tratta di un settore strategico per l'economia del Paese e che oggi è al collasso.

La fine dell'anno 2019 ha visto registrare in Sicilia dati positivi in questo settore. Infatti, secondo le statistiche fornite da Assaeroporti, i due principali scali Catania e Palermo hanno chiuso l'anno in positivo. A Catania, i passeggeri internazionali sono aumentati del 9% mentre coloro che sono provenienti dall'aerea extra UE hanno registrato un aumento a doppia cifra sfiorando il 30%. E' stato un anno ricco di soddisfazioni in cui l'aeroporto ha raggiunto uno degli obiettivi prefissati con il superamento dei 10 milioni di passeggeri. Anche lo scalo di Palermo era riuscito a superare il tetto dei 7 milioni di passeggeri registrando di fatto un aumento del 6% dello stesso traffico. A livello internazionale l'Aeroporto Falcone Borsellino ha visto approdare 300 mila viaggiatori in più rispetto all'anno 2018. Tutti i dati lasciavano pensare che l'aumento del traffico aereo negli anni successivi avrebbe registrato un aumento sensibile. Nuovi progetti, nuove rotte, nuovi acquisti in termini di aeromobili e di risorse umane avrebbero garantito ancora di più la crescita del settore.

Prima della pandemia, uno studio della IATA (Associazione Internazionale per il Trasporto Aereo) aveva rilevato che il settore del trasporto aereo era il più competitivo in Italia e che avrebbe potuto generare quasi 20 miliardi di euro di Pil in più per l'economia nazionale e oltre 200.000 posti di lavoro aggiuntivi entro il 2037. Secondo gli indicatori della Associazione, la competitività del settore era legata alle tariffe per il trasporto passeggeri e merci. Tuttavia, questo vantaggio era attenuato dal fatto che il Paese era il settimo più caro in Europa per le tasse a carico dei passeggeri. La penisola quindi, diventava più costosa come destinazione business e meno attraente per i turisti. Secondo lo stesso studio è stato stimato che il contributo del trasporto aereo all'economia italiana era già significativo. L'industria sosteneva 714.000 posti di lavoro. Inoltre, il settore contribuiva all'economia con 46 miliardi di euro, pari a circa il 2,7% del Pil Italiano. Purtroppo, l'avvento della pandemia alla quale nessuno era preparato, ha fatto invertire totalmente la rotta al settore.

Per colpa del Covid e delle restrizioni ancora in atto, l'Italia e in particolare la Sicilia, hanno registrato il tracollo del turismo e di conseguenza delle presenze. Questo dato è certificato dalle statistiche fornite dall'Istituto Demoskopika e dal quale risulta che da gennaio ad agosto 2020 la Sicilia ha perso 2,2 milioni di arrivi e 6,8 milioni di presenze con un calo rispetto allo stesso periodo del 2019

vicino al 60 per cento. Questo dato posiziona la Sicilia come la seconda Regione d'Italia per perdite dopo il Veneto con l'impossibilità di compensazione nonostante le aperture dell'estate scorsa. Nell'anno del Covid, l'Aeroporto di Palermo ha registrato -57% di passeggeri con un traffico complessivo di 2.688.042 unità e i voli sono diminuiti di circa il 50%. Ricordiamo che nel 2019, il traffico passeggeri aveva toccato i sette milioni! Per quanto riguarda il cargo, lo scalo Falcone Borsellino ha invece visto crescere la merce in transito che ha registrato il 50% in più rispetto al 2019.

Oggi, il settore del trasporto aereo è in forte sofferenza. Le Compagnie aeree hanno difficoltà a programmare la Summer 2021 a causa anche delle varie restrizioni che non tendono a rallentare, sia a livello nazionale che internazionale. La preoccupazione delle famiglie a spostarsi e l'incertezza del futuro nonostante l'inizio della campagna di vaccinazione fanno sì, che il settore ha difficoltà a decollare. La crisi economica generale, quella politica a livello nazionale e la fine dei blocchi dei licenziamenti prevista alla data del 31/03/2021 stanno generando molte domande e impongono probabilmente prudenza nelle decisioni da prendere per programmare vacanze e viaggi.

La crescita e lo sviluppo della Sicilia passano necessariamente da un sistema integrato dei trasporti che deve essere anche in simbiosi con il turismo. Oggi, la crisi c'è. E' evidente e necessita di una strategia comune per la ripartenza.

Per quanto riguarda le tutele dei RIDER la nostra organizzazione sindacale è impegnata a risolvere questo drammatico problema in quanto gli stessi non sono considerati cittadini ma figli di nessuno. La Magistratura, oserei dire finalmente, ha messo sotto la lente d'ingrandimento il problema ed ha imposto rispetto delle regole del lavoro e sanzionato pesantemente le aziende sfruttatrici di questi lavoratori.

La Uiltrasporti Sicilia, da chi scrive sino all'ultimo arrivato fra le nostre fila, non teme il confronto con qualunque controparte sia necessario. Per questo le nostre fila crescono ogni giorno perché la tutela dei lavoratori e del lavoro per noi non sono negoziabili con interessi di parte. Nulla di un passato opaco è rimasto nelle nostre Segreterie e questo è il vero successo che ci premia e non ci pesa per le tante ore d'impegno quotidiano sottratte a famiglie e tempo libero.

W la Uiltrasporti, W Sempre la Uiltrasporti. ♦



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

# UMBRIA: INIZIATIVA UNITARIA CONFEDERALE "100 VOCI DAL TERRITORIO"

*Intervento del Segretario Generale Ultrasporti Umbria Stefano Cecchetti*

Il tema dei mancati rapporti con la Regione Umbria è un comun denominatore in tutti i comparti e settori anche per altre realtà di rappresentanza, oltre a quelle sindacali.

C'è una forte reticenza nel condividere percorsi utili alla crescita della nostra Regione. Un'amministrazione, quella umbra, chiusa a riccio e capace solo di dichiarare la volontà di un dialogo aperto con le parti sociali, che resta una mera enunciazione, in ordine a qualsivoglia tema che interessa la cittadinanza regionale.

Vorrei evidenziare alcuni disagi a cui sono chiamati a rispondere i cittadini, a partire dall'ambiente, per cui sono necessari importanti investimenti da dover effettuare in ambito a tutte le tecnologie avanzate per la produzione di energia pulita e alternativa. Inoltre, in tema di ambiente, è sistematico parlare di rifiuti, della loro gestione soprattutto del loro sistema di lavorazione e smaltimento finale, sia quelli urbani che quelli speciali e pericolosi. Esiste un piano regionale ormai superato, non tanto per i



contenuti quanto per il fatto stesso che non è stato mai adottato.

Serve pertanto riprendere tale piano, ottimizzarlo e portarlo urgentemente a compimento, adeguando la nostra Regione con sistemi per la lavorazione dei rifiuti, a valle di una raccolta differenziata in cui si preveda il contenimento dei costi per gli utenti, con una politica tariffaria seria, ma soprattutto il contenimento dei rischi per gli addetti; una politica che affronti, oltretutto, il tema della governance, partendo dal dato singolare di ben oltre 30 gestori attivi in Umbria nel comparto rifiuti.

Sono necessari quindi investimenti mirati in tema di impiantistica che tengano conto di quanto già esistente per un necessario adeguamento tecnologico, prevedendone dei nuovi tesi alla chiusura del ciclo dei rifiuti che fino a oggi in Umbria non è stata realizzata, considerando possibili scambi e sinergie con regioni limitrofe provviste di impiantistica valida ma, al tempo stesso, prive di volumi di rifiuti utili per l'ammortamento dei costi fissi che ne derivano.

In questo contesto abbiamo dovuto prendere atto che la mancanza di una politica di programmazione adeguata e di investimenti mirati ha facilitato l'illegalità.

Sono diverse le realtà gestionali in Umbria colpite da provvedimenti giudiziari proprio perché l'impiantistica obsoleta ha creato risultati fuori dai canoni di legalità previsti, significando costi doppi per i cittadini che oltretutto mai verranno rimborsati.

Fortemente legato all'ambiente è il settore Trasporti.

La pandemia, specie nella prima fase di lockdown, ha messo in evidenza quanto questo settore sia im-

CGIL PERUGIA CISL UMBRIA UIL UMBRIA

## 100 VOCI DAL TERRITORIO

LUNEDÌ 15 FEBBRAIO 2021  
via web - ore 16:00

PER

Sanità  
Infrastrutture  
Fisco Scuola  
Lotta alla povertà  
Contrattazione Welfare  
Tasse e tariffe  
Meno disuguaglianze

portante per un territorio ai fini del proprio sviluppo e della propria crescita, in particolare il comparto TPL, ma anche quello delle merci.

Nel primo caso, va data una risposta forte sul versante della qualità del servizio pubblico locale che la Regione vorrà offrire ai propri cittadini in prossimità della gara che verrà effettuata a breve, disincentivando così l'utilizzo dell'auto privata e ridisegnando il TPL in funzione delle nuove esigenze territoriali, in ragione della domanda di mobilità degli utenti.

Purtroppo, anche in questo contesto, siamo stati costretti a prendere atto che non c'è assolutamente volontà di un confronto serio e aperto da parte della Amministrazione regionale circa il tema del Trasporto Pubblico Locale, sia per il trasporto su gomma che su ferro.

Tuttavia, trapela una forte volontà di perseguire un contenimento dei costi che passa attraverso il taglio di chilometri in maniera indiscriminata e il taglio dei servizi che stride in tema di diritto alla mobilità dei cittadini.

Altra tematica di forte criticità riguarda le infrastrutture e la viabilità della nostra Regione: il ritardo del loro adeguamento ha significato un forte isolamento per la vita economica ed industriale, per cui serve recuperare il tempo perduto con gli investimenti che in questo momento sono messi a disposi-

zione dalla Comunità Europea.

Anche su questo punto, nonostante i solleciti inviati, non ci è dato conoscere quali siano i progetti che questa amministrazione intende introdurre.

Emerge una cultura del mancato confronto e quindi della negata democrazia di governo della Regione Umbria, che non può essere più accettata in silenzio dai cittadini e dal sindacato alla luce dei fallimenti fin qui prodotti.

Quelli che ho voluto trattare sono solo alcuni dei temi di forte criticità che riguardano trasversalmente ogni angolo del territorio umbro, per cui urge un cambiamento di rotta da parte di questa Amministrazione, per un dialogo serio e concreto col Sindacato, che ha da sempre dimostrato una volontà costruttiva e una capacità politica, tese ad accrescere ed innalzare l'economia della nostra Regione Umbria per un più alto livello di vivibilità per i propri cittadini.

Questa iniziativa unitaria Confederale dell'Umbria "100 voci dal Territorio" promuove la messa in campo di ogni azione disponibile finalizzata al recupero del ruolo del Sindacato, che questa Amministrazione regionale tende a disconoscere e soffocare portando alla deriva per incapacità di governo una Regione già malconcia a causa della grave crisi economica degli ultimi anni, ma ancor più della pandemia in atto. ♦

## TRAGEDIA IMMINENTE, GLI AUTISTI DELLE CORRIERE SONO PREOCCUPATI

di Nicola Petrolli

*Segretario Generale Uiltrasporti Trentino*

**S**ono anni che viene sollecitata la chiusura del ponte sul fiume Caffaro, il ponte che collega la sponda Trentina con quella di Brescia, tra Lodron e Ponte Caffaro del comune di Bagolino.

Gli autisti delle corriere che transitano su quel pezzo non dormono sogni tranquilli. Anche se le corriere non transitano a pieno carico, il mezzo pesante potrebbe spezzare in due il ponte di ferro datato 1906, che si sta sciogliendo come neve al sole.

Noi della Uiltrasporti siamo pronti a bloccare il transito delle corriere per salvaguardare gli autisti ed anche i loro passeggeri. Non ci interessa di chi è la responsabilità e la competenza di questo ponte degradato, sappiamo però che qualcuno può impedire il transito dei mezzi ed evitare tragedie assurde. ♦



# GENDER GAP: LA STRADA È ANCORA LUNGA

di Antonio Albrizio

Segretario Generale Uiltrasporti Lombardia

**L**a differenza di genere è un argomento che troppo spesso viene considerato marginale, presi dalla gestione di situazioni di crisi complicate, soprattutto in questo periodo, ma deve essere sempre presente nei nostri ragionamenti, in quanto determina significativi risvolti sul contesto sociale e sul mondo del lavoro.

La pandemia ha purtroppo confermato ed aggravato la situazione occupazionale, evidenziando le disparità di genere.

Se nel 2020 la crisi occupazionale ha colpito quasi tutti i settori, risulta evidente che ad essere trasversalmente più coinvolto sia stato l'universo femminile: dei 444.000 posti di lavoro persi ben 312.000, circa il 70%, sono donne, se limitiamo l'analisi agli ultimi due mesi del 2020 si contano addirittura 99.000 posti persi su un totale di 101.000. (dati ISTAT). Possiamo tranquillamente affermare che benché l'ultimo anno abbia cambiato il mondo, nel nostro Paese alcuni problemi rimangono drammaticamente uguali.

Una delle cause è da ricercare nel tipo di occupazione, prevalentemente concentrata nel settore dei servizi, della cura della persona e spesso con contratti part time o precari che risultano quindi quelli più facili da interrompere. A ciò si aggiungano le ulteriori difficoltà dovute al lockdown che si sommano a quelle endemiche riferite al Work Life Balance, che hanno spesso costretto le donne ad operare scelte forzate e spesso obbligate, dovendo far fronte alle esigenze di cura dei figli e dei familiari.

Il contesto sociale italiano individua ancora nelle donne il soggetto che si occupa delle questioni domestiche e familiari, circa l'81%, ed anche se negli ultimi anni qualche passo avanti sia stato fatto, siamo ancora molto lontani dalla parità. La chiusura delle scuole, degli asili nido, l'emergenza sanitaria hanno purtroppo messo in evidenza questo aspetto che determina pesanti ripercussioni sulle condizioni lavorative delle donne.

Rispetto al 2010 il nostro Paese ha migliorato significativamente il Gender Equality Index ma il report sulla uguaglianza di genere ci consegna una serie di contraddizioni: se da un lato è aumentata la rappresentanza femminile nelle Istituzioni (35% in Parlamento), nei CDA delle aziende quotate in Borsa (37%) per effetto dell'introduzione delle quote di genere, dall'altro non è riscontrabile un miglioramento delle condizioni di vita e di lavoro quotidiano per le fasce medio basse della società.

E' evidente che vi sia ancora molto lavoro da fare

per equiparare le condizioni di vita e di lavoro delle donne a quelle degli uomini, un obiettivo da raggiungere attraverso un impegno costante e continuo, lavorando per modificare stereotipi e approcci culturali superati che hanno anche effetti economici, pensiamo alla presenza delle differenze salariali di genere.

La UILTRASPORTI è da tempo impegnata e deve fare la propria parte e contribuire all'azzeramento delle disuguaglianze sociali. La UILTRASPORTI Lombardia ha individuato, all'interno della segreteria, una delega specifica alle "Politiche dei Generi", un segnale preciso di attenzione sui temi quali la diversità, l'uguaglianza, l'inclusione.

Una visione a 360° delle Pari Opportunità, una finestra sul mondo delle disuguaglianze sociali ed una capacità propositiva per superarle. A questo fine è stato costituito il Gruppo di Lavoro "UILT Parità" che sarà di supporto al CPO e sarà impegnato nell'individuare necessità, contribuire a superare difficoltà che si presentano quotidianamente nei luoghi di lavoro, ma anche fungere da laboratorio e proporre idee e progetti con l'obiettivo di combattere le disuguaglianze e fenomeni purtroppo ancora presenti quali molestie, abuso di posizioni dominanti, violenza domestica.

Un gruppo di lavoro, che partendo dai diritti di tutte e tutti, metta al centro la Persona, con la sua unicità e diversità, un laboratorio con alla base della sua attività il contrasto ad ogni forma di discriminazione da qui il nome UILT Parità. Sarà fondamentale farlo creando una rete, ai vari livelli, con i nostri rappresentanti ai tavoli delle trattative, costruendo sinergie che possano portare a condividere obiettivi e raggiungere risultati. La crisi che sta attraversando tutti i nostri settori necessita di un sindacato reattivo, dinamico, pronto a mettere in campo uno sforzo straordinario ed ogni forza necessaria per difendere e tutelare le condizioni delle nostre lavoratrici e dei nostri lavoratori.

Combattere le disuguaglianze è un obiettivo che potrà essere raggiunto solo lavorando insieme, con il contributo di tutte le persone della UILTRASPORTI. Uniamo le nostre energie, avanti UILTRASPORTI, avanti UIL. ♦





[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



# PORTI E DINTORNI

di Giuseppe Rizzo

Segretario Generale Uiltrasporti Calabria

**I**l 30 e 31 marzo si svolgerà il convegno in Calabria. La necessità di un convegno, in questo particolare momento, nasce dall'esigenza di confermare ancora una volta, dopo gli sforzi e il lavoro fatto, che la Uil è sempre presente ed è il Sindacato vicino ai lavoratori; ora più che mai.

Negli ultimi 20 anni la Segreteria Nazionale e tutti i vari componenti gerarchici sono stati i protagonisti del cambiamento, prendendo posizioni e decisioni giudicate, nei vari contesti operanti, spesso in controtendenza, ma alla fine determinanti per lo sviluppo dell'intero Paese.

Decisioni che ci hanno permesso di essere l'Organizzazione Sindacale di riferimento per tutto il mondo del lavoro e della politica e, ovviamente, gli stessi riconoscimenti hanno a cascata interessato i territori.

Nonostante qualcuno volesse imporre il proprio diktat alla nostra organizzazione, la Uiltrasporti, in Calabria, continuerà a seguire le indicazioni e i suggerimenti dettati dalla Segreteria Nazionale, in quanto rispettosi del sistema e delle sue regole, ma soprattutto consapevoli che questo permette di essere una grande organizzazione.

La strada intrapresa è quella giusta a salvaguardia dell'occupazione e del lavoro, coinvolti in prima linea anche con una serie di iniziative che mirano all'integrazione tra diversi soggetti e diversi sistemi che si misurano sul versante del lavoro, dell'istruzione, della legalità, e del sociale sullo sfondo di un esempio di società che vive la differenza come risorsa e non come competizione.

Noi come strumento abbiamo sempre utilizzato il dialogo e il confronto come veicoli di socializzazione e di coesione sociale tra persone differenti per

genere, per età, per cultura, per religione, per estrazione politica, per professione convinti che possa coinvolgere tutti in una pluralità di iniziative.



Forse con presunzione, ma tra gli obiettivi del convegno c'è quello di far capire a tutti che i porti, per un Paese come il nostro, sono il vero volano di sviluppo sociale e occupazionale.

Non si sta scoprendo niente di nuovo, ma solo ripercorrendo quello che la storia ci ha lasciato in eredità e cioè che da sempre i porti sono stati le porte per entrare nei paesi. La storia è piena di conquistatori, commercianti che hanno fatto la loro fortuna.

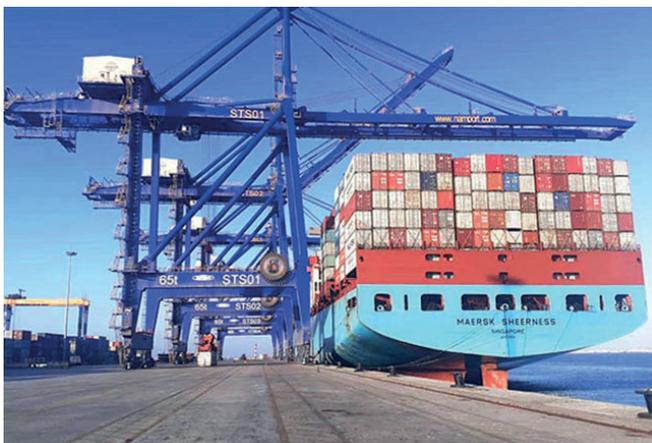
È anche vero che la storia è piena di porti falliti, perché nei dintorni non esistevano industrie capaci di trasformare le merci, facendoli poi ripartire come prodotti finiti.

In Calabria è ormai noto a tutti che le difficoltà sono moltiplicate per tre, ma siamo convinti che adesso è il momento opportuno per ripartire da quelle opere iniziate e mai finite come l'alta velocità, progettate e mai realizzate come il ponte sullo stretto, esistenti, ma che vogliono chiudere come gli aeroporti e soprattutto rendere fruibile il TPL, che colleghi paesi e città e venga utilizzato da studenti e pensionati.

Infine, come Uiltrasporti Calabria siamo convinti di dover lavorare con il Governo Nazionale, unitamente alle Regioni per fronteggiare in maniera adeguata questa crisi dettata dalla pandemia e il post-Covid.

La prima misura è proteggere i cittadini e le lavoratrici e i lavoratori dai rischi scaturiti dalla pandemia.

L'altro intervento riguarda la ripresa del Paese che può avvenire attraverso politiche tempestive, coordinate su scala Nazionale e Regionale, a garanzia dell'occupazione e del reddito, per aiutare le imprese e sostenere l'economia iniziando a realizzare tutte quelle opere necessarie a ricominciare a produrre e ad accorciare i tempi del trasporto delle merci sia, con l'Europa che col mondo intero. ♦



# CAMBIA IL MAESTRO, NELLA SPERANZA CHE CAMBI PURE LA MUSICA

di Giorgio Andreani

Segretario Generale Ultrasporti Marche

**N**elle ultime settimane abbiamo assistito ad una crisi lampo di governo, conclusasi con l'intervento del Presidente della Repubblica che, cosa piuttosto inusuale, ha preso in mano la situazione conferendo l'incarico del mandato esplorativo a Mario Draghi, ex Presidente della BCE.

Come è finita lo sappiamo bene, perché nel giro di pochi giorni il presidente incaricato Draghi, non solo ha consultato le forze politiche parlamentari, ma ha preparato la lista dei ministri, ha giurato di fronte al Presidente Mattarella e ha ottenuto la piena fiducia dalle Camere.

Fin qui tutto bene, se non altro perché vista la situazione, non potevamo permetterci di non avere un governo pienamente legittimato dal parlamento.

Quindi, il Maestro è cambiato: Conte ha passato la bacchetta di direttore e la direzione dell'orchestra italiana a Mario Draghi. Ora veniamo allo spartito, importante quanto, se non più del Maestro.

Siamo stati abituati ultimamente, ma non tanto, ad una musica i cui temi andavano dalla crisi del trasporto aereo, crisi che viene da lontano e che la pandemia ha solo accentuato, alle contraddizioni del trasporto pubblico locale, che evidenzia ancora più chiaramente la mancanza di strategia dei governi passati in merito alla mobilità, ma anche la totale inconsistenza delle associazioni datoriali che, indebolite dalla eccessiva frammentazione del sistema, fanno sempre più fatica a fare sintesi.

Ai temi musicali sentiti e risentiti fino alla nausea associamo anche le tonalità, tutte in minore ovviamente, soprattutto quelle legate ad una visione d'insieme del sistema infrastrutturale italiano, che manca da troppi anni e che, a maggior ragione, occorre rivedere proprio perché non possiamo farci trovare impreparati quando la grande crisi finirà.

Per non parlare poi dei contratti rimasti al palo e che gridano vendetta: multiservizi che attende il rinnovo da oltre otto anni, il trasporto pubblico locale da almeno tre, tanto per citarne alcuni.

Insomma, melodie, armonie, accordi, stonature e dissonanze, sgradevoli all'udito, ormai monotone e che non interessano più.

Che il Maestro sia cambiato, ovviamente siamo contenti, se non altro perché il nuovo direttore è persona di valore riconosciuta anche in ambito europeo e non solo, e gode anche di notevoli relazioni che



possono solamente essere positive per il nostro paese.

Occorre però che cambi anche la musica, e cioè che ci sia anche un bravo compositore che scriva un nuovo spartito.

Il nuovo spartito vorremmo fosse intitolato "Nuova idea di paese"; dovrà contemplare innanzitutto una riforma, seria, della mobilità, partendo una volta tanto dal lavoro e dal riconoscimento di chi ci lavora, della giusta dignità, magari con rinnovi certi del CCNL, e in particolar modo che sia attenta al superamento dell'eccessiva frammentazione del settore.

Nel nuovo spartito dovranno esserci melodie allegre, che parlino dell'importanza del trasporto aereo come settore strategico, non solo da un punto di vista delle compagnie, e tra tutte, di Alitalia, ma anche di quel pezzo del trasporto aereo rappresentato dal personale di terra, delle società di gestione, quella parte del settore che è più "povero" e spesso passa in secondo piano.

Una musica insomma che, partendo dalle infrastrutture stradali, ferroviarie, portuali e aeroportuali, necessarie a ridisegnare il paese, passando per la logistica e il trasporto merci, il trasporto delle persone, e ai servizi, multiservizi e rifiuti, possa portare questa nostra Italia ad essere un paese competitivo, dove servizi, e qualità della vita, compresa la qualità della vita in ambito lavorativo, siano elementi di vanto e soddisfazione e non di lamentela di scontro e di protesta, come purtroppo noi del sindacato siamo costretti da sempre.

Perciò affinché cambi la musica davvero, sarebbe bene che il Maestro Draghi suonasse lo spartito che da anni il sindacato sta scrivendo ma che nessuno dei governi precedenti ha voluto mai eseguire. ♦

# INFRASTRUTTURE D'ABRUZZO: LA ZES UNA OPPORTUNITÀ CHE NON DEVE SFUMARE

di Giuseppe Murinni

Segretario Generale Ultrasporti Abruzzo

L'insufficienza dell'attuale sistema infrastrutturale d'Abruzzo è stata oggetto di ripetuti studi che ne hanno impietosamente rimarcato l'evidenza senza che, alle constatazioni, seguissero sino ad oggi azioni concrete per "invertirne il diagramma".

Ma il dramma della fragilità del sistema infrastrutturale abruzzese potrebbe trovare concreta soluzione/mitigazione con l'attivazione della Zona Economica Speciale.

La ZES (Zona Economica Speciale a fiscalità agevolata), istituita con decreto del Ministro per la Coesione Territoriale il 9 giugno 2020 si estende su un'area triangolare compresa tra i porti di Ortona e Vasto e l'agglomerato industriale della "val di Sangro".

Assume quindi per l'Abruzzo un'importanza fondamentale per il sostegno alle politiche di sviluppo industriale e logistico del territorio avendo il Masterplan per il Sud assegnato all'Abruzzo ben 1,5 miliardi di euro.

E proprio la Zona Economica Speciale d'Abruzzo che potrebbe costituire l'occasione "più unica che rara" per contribuire al rilancio dell'economia della regione e per avviare quindi finalmente un processo di reale crescita, invece, non riesce ancora a decollare come meriterebbe a causa di un impasse che si trascina da troppo tempo e che riguarda la semplice nomina di un Commissario e del Comitato di Indirizzo.

La burocrazia e la lentezza della politica e delle Istituzioni preposte alle nomine, al di là dei comunicati, confermano quindi essere il reale elemento di rallentamento dei processi di crescita.

Sappiamo che le risorse assegnate produrranno effetti economici positivi solo nel lungo periodo perché nel migliore dei casi trascorreranno almeno tre anni prima dell'apertura di possibili cantieri, con una durata media di altri 3/5 anni per l'esecuzione dei lavori.

Il futuro dell'Abruzzo passa quindi principalmente dalla sua capacità di velocizzare i processi amministrativi.

Occorrerebbe adesso più che mai una sinergia di intenti tra il Governo centrale e quello Regionale in una fase in cui entra anche nel vivo la definizione del Recovery Plan e dei fondi europei derivanti dalla nuova programmazione 2021-2027.



Ed appare ancora più necessario oggi il rilancio economico e sociale del territorio regionale, considerati gli ultimi dati relativi agli ammortizzatori sociali che nel 2020 vedono aumentare in Abruzzo la cassa integrazione del 475,55 per cento.

Siamo quindi drammaticamente di fronte ad un indicatore molto chiaro sul livello di sofferenza del tessuto produttivo, aggravato dalla crisi pandemica e con la spada di Damocle della fine del blocco dei licenziamenti prevista per il 31 marzo, che si auspica possa essere ancora prorogato.

Per questo, far partire davvero la Zes è indispensabile, rappresentando questa un'opportunità da non perdere per invertire la rotta, visto che siamo in presenza di uno strumento pensato proprio per attrarre investimenti in un contesto in cui ce n'è un grande bisogno.

Bene ha fatto quindi l'U.R. UIL Abruzzo a sollecitare direttamente la neo Ministra Carfagna affinché proceda speditamente nelle nomine necessarie.

Insomma, la Regione Abruzzo non può permettersi di spendere poco, male e lentamente, come purtroppo si è verificato su tanti problemi, le risorse che le vengono assegnate.

Bisogna sfruttare al meglio queste opportunità, legandole a strategie più ampie capaci di avviare un volano di crescita economica mediante il potenziamento del sistema logistico e dei trasporti e l'implementazione del corridoio Tirreno-Adriatico con collegamenti alle reti Tent e all'alta velocità.

Obiettivi ineludibili, a cui necessitano azioni decise e rapide. ♦

# 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.



# EMILIA ROMAGNA: UN PATTO DI RILANCIO E DI SVILUPPO

di Fabio Piccinini  
Segretario Generale Ultrasporti Emilia Romagna

**I**l Patto per il lavoro e per il clima è un grande progetto della regione Emilia Romagna di rilancio e sviluppo fondato sulla sostenibilità ambientale, sociale ed economica e segue il patto per il lavoro del 2015 inserendo elementi ed argomenti nuovi e necessari per poter partecipare alla grande sfida di trasformazione.

Il fatto stesso che è sottoscritto da 55 firmatari tra enti locali, sindacati, imprese, 4 atenei regionali, camere di commercio, associazioni ambientaliste e banche, testimonia dell'importanza dell'intervento non solo per l'attualità ma soprattutto per il futuro.

La giunta regionale ha previsto nel bilancio preventivo 2021 investimenti per 500 milioni di euro, in un contesto più ampio di un piano complessivo di investimenti per quasi 14 miliardi presentato già prima dell'estate, naturalmente considerando tutte le fonti di finanziamento per valorizzare una ricostruzione partecipata dai territori, parti sociali e comunità locali.

Tutto ciò si rende possibile perché in Europa si è abbandonata la logica dell'austerità

per perseguire quella della crescita e della solidarietà tra i paesi della comunità, mettendo disponibili 700 miliardi di euro di cui 209 destinati all'Italia.

Next Generation Eu è una occasione unica che per i sottoscrittori dovrà vedere come primi protagonisti le regioni e le autonomie locali e come partecipanti le varie parti sociali.

E' evidente che saranno i vari progetti che dovranno riguardare l'innovazione tecnologica e digitale, le eccellenze della manifattura regionale, l'economia verde e circolare, il turismo e commercio e l'agricoltura, non ultimo e non meno importante aprire una prospettiva concreta di intervento e modernizzazione relativi alla mobilità, trasporti ed alla lo-

gistica, fattori strettamente collegati agli insediamenti manifatturieri ed alle attività turistiche della regione.

La regione Emilia Romagna è una regione ad economia matura il cui sistema a forte vocazione manifatturiera determi-

na un sostanzioso contributo alla formazione del valore aggiunto industriale italiano a cui poi si aggiungono altrettanto sostanziosi contributi derivanti da diversi settori tra i quali turismo, agricoltura, commercio e pesca, servizi.

Una regione l'Emilia Romagna che si colloca a pieno titolo tra le prime quattro in Italia.

L'area dell'Emilia, soprattutto quella centrale risulta baricentrica, con rilievo sovregionale con un duplice aspetto di domanda ed offerta di servizi di trasporto e logistica, oltre che dal punto di vista della rete viaria e ferroviaria.

Il sistema manifatturiero si qualifica per una specializzazione in vari comparti produttivi, ciascuno caratterizzato da vocazione multiprodotto. Di conseguenza esprime una domanda di trasporto articolata, che necessita di comportamenti e fabbisogni logistici differenti e più appropriati alle nuova realtà.

Abbiamo infatti in regione settori, come le industrie ceramiche site principalmente tra Modena e Reggio Emilia, che hanno geograficamente una collocazione in aree circoscritte precise pur rappresentando punte di eccellenza a livello internazionale e che per la loro caratterizzazione e necessità avrebbero bisogno di snodi ferroviari e reti viarie adeguate.

In queste zone unitamente a quella di Parma si mantengono sostanzialmente le maggiori polarizzazioni industriali esistenti, via Emilia, Cispadana e pedemontana conservano il ruolo di maggiori direttrici di sviluppo.

Su via Emilia e Pedemontana insiste più del 70%



delle aree produttive mentre la direttrice Cispadana vede una crescita di circa il 25%.

In provincia di Piacenza quasi metà delle aree produttive sono localizzate sull'asse della via Emilia ma ormai assumono valori significativi in termini di traffico altre direttrici che si irradiano dal capoluogo come la pedecollinare, verso Cremona ed Alessandria.

Per non parlare poi di cosa rappresenta in termini di rapporti con l'ambiente il traffico e passaggio di mezzi di trasporto nell'area di Piacenza, in combinazione con insediamenti di grosse dimensioni di aziende di logistica.

Non poca importanza rivestono le funzioni e le prerogative degli interporti dove non esiste una politica di collegamento tra di loro, di capacità di confronto con le realtà sociali del territorio e meno che meno interesse per l'ambiente e la transizione ecologica.

Nelle zone di Bologna e Ferrara, dove ci sono le maggiori concentrazioni industriali esistono, covid permettendo, previsioni di sviluppo industriale in comuni minori di pianura lungo diverse direttrici vallive interne del forlivese e riminese.

Tutti queste considerazioni portano a valutare che spesso la crescita industriale della regione e di conseguenza la problematica delle adeguate e necessarie infrastrutture non sempre è stata conseguenziale.

Una corretta transizione ecologica ambientale non può che prescindere da una politica più incisiva, attenta ed adeguata alla salute ed alle necessità di vita delle persone.

Credo che in Emilia Romagna sostanzialmente siano stati fatti diversi interventi in tal senso ma non sempre sufficienti.

Sono stati certamente positivi gli interventi relativi

al rinnovo dei treni relativi al trasporto pendolari ma ancora esistono situazioni di disagio e di non sempre attenta gestione soprattutto nel rapporto con gli utenti.

Il trasporto pubblico su gomma poi presenta in diverse realtà carenze non trascurabili, positiva la sostituzione del diesel con il metano su alcuni automezzi ma le vie delle nostre città o delle nostre periferie non possono negli anni duemila essere ancora attraversate da mezzi sbruffanti spesso rotti, quando non si incendiano.

Un sistema gestionale del trasporto pubblico che oltre alla arretratezza delle macchine vede una gestione non sempre attenta alle necessità degli utenti ma più interessata alla realizzazione degli obiettivi economici.

Una struttura che si regge spesso sulla capacità e volontà dei dipendenti, della loro disponibilità e spirito di sacrificio che li vede fare straordinari per supplire alla carenza di personale o rischiare la loro incolumità su macchine non sempre dotate dei necessari strumenti.

Questo deve essere superato se si vuole essere coerenti con il dettato Europeo e Regionale di percorrere la strada del lavoro sia quantitativo che qualitativo che significa anche diritti, sicurezza, formazione e rispetto dell'ambiente.

Oggi l'Europa ci sta dando la possibilità di invertire la tendenza del ns. fare. Non più di inseguire le situazioni esistenti, di intervenire solo in presenza di problematiche ma provare a intervenire sul presente ma soprattutto di prevedere e programmare con un certo anticipo il futuro.

Tutti insieme a decidere che mondo e che vita vogliamo per noi e soprattutto per i nostri figli. ♦



# 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

# LAVORATORI LOGISTICA MAGAZZINO EX AUCHAN: UN DISASTRO CON EVIDENTI RESPONSABILITÀ ISTITUZIONALI

di Antonio Cefola  
Segretario Generale Ultrasporti Basilicata

Ogni giorno i lavoratori del magazzino ex Auchan di Melfi rappresentano l'ormai persa speranza nel futuro, perché non riescono a trovare uno sbocco professionale che li possa tranquillizzare per programmare una vita regolare, prevista dalla nostra Costituzione, per sé stessi e le loro famiglie.

Un iscritto Ultrasporti ultimamente ha pubblicato su Facebook una foto dell'interno del magazzino di qualche mese fa (oggi vuoto) esprimendo il suo attuale stato d'animo: "E questo era il nostro Lavoro, quello che ci rendeva fieri, quello che affrontavano sempre con lo scherzo e a volte anche con qualche battibecco ma alla fine era la nostra Normalità ed è proprio questo quello che vogliamo. Ridateci la normalità e soprattutto il nostro lavoro".

Come si fa a non cogliere un malessere così consolidato che si trasforma sempre più in totale delusione?!

L'unica risposta che si riesce a dare è di tenere duro perché il Sindacato è vicino ai lavoratori e sta seguendo questa vicenda con attenzione e dedizione continua, coinvolgendo in continuazione tutti i soggetti interessati.

Guardare i loro sguardi è dura, molto dura, perché le responsabilità istituzionali sono evidenti e continue; elargiscono contributi economici alle aziende e non si preoccupano di legarli al mantenimento del livello occupazionale.

In Basilicata operano aziende di logistica con importanti consistenze di organico che assumono

una importanza strategica per l'intero territorio e svolgono tali attività per grossi gruppi industriali e commerciali (Stellantis-Barilla-Ferrero) a cui la Regione può proporre azioni di reintegro per quei lavoratori che hanno acquisito alta professionalità nel settore.

Voglio solo ricordare che la logistica è l'insieme delle attività organizzative, gestionali e strategiche che governano nell'azienda, i flussi di materiali e delle relative informazioni che partono dai fornitori fino alla consegna dei prodotti finiti ai clienti. Svolge inoltre il servizio di post-vendita e riveste un importante ruolo pervasivo di collante tra le diverse attività di produzione, distribuzione e consumo. Le aziende che ne fanno uso non possono fare a meno di tali servizi e devono dislocare sul territorio nazionale i magazzini in zone strategiche perché siano funzionali e operativi.

Se Gruppi come l'ex FIAT, Barilla e l'ex Auchan hanno scelto Melfi un motivo c'è ed è proprio il ruolo strategico dell'area industriale di S. Nicola di Melfi che ha convinto i grossi gruppi ad insediarsi in quel territorio.

Non si riesce a capire il perché un colosso come Conad pur avendo acquisito più del 50% delle ►



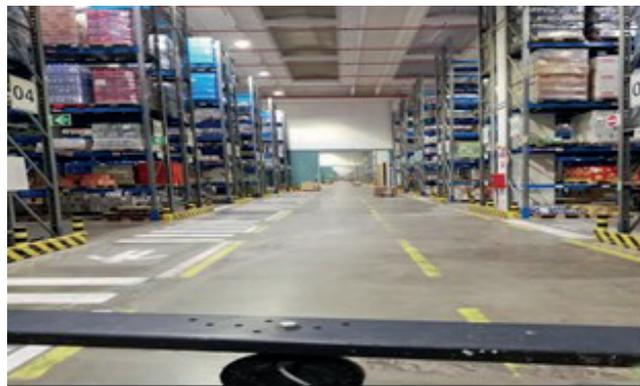
attività di Auchan non si è posto il problema di utilizzare la piattaforma di Melfi che, con i suoi 126 lavoratori, svolgeva tutte le attività per il Sud e parte del Lazio.

Una domanda viene spontanea: Conad come ha sopperito all'aumento di attività della logistica con l'acquisizione dei siti di Auchan? Ha assunto ulteriore forza lavoro non curandosi dei 126 lavoratori di Melfi?

Qualcuno sarà costretto a dare i dovuti chiarimenti. Intanto come Ultrasporti insieme alla Filt- Cgil abbiamo attivato tutto ciò che è nelle nostre possibilità ottenendo una riunione con il Prefetto di Potenza, l'assessore alle attività produttive, i sindaci di Melfi e Lavello, Conad-Margherita e Gruppo CISA. L'incontro ha dato come risultato importanti iniziative da mettere in campo nel più breve tempo possibile.

Ai lavoratori è stato reso noto l'esito della riunione in una assemblea effettuata nel piazzale antistante il magazzino ex Auchan di San Nicola di Melfi, organizzata da Ultrasporti e Filt-Cgil.

I Sindacati, con la massima lealtà, hanno dovuto met-



terli al corrente che purtroppo non arrivano ancora notizie confortanti.

Il gruppo Margherita - Conad, non fa registrare nessuna novità relativamente alla ripresa lavorativa e gli unici rimasti attualmente fuori, da questo discorso, sono proprio i lavoratori di San Nicola di Melfi, senza ricollocazione né garanzie.

Di conseguenza è stato deciso, anche su suggerimento del Prefetto di Potenza, di aprire un tavolo tecnico presso l'Assessorato alle Attività Produttive, oltre che sollecitare un immediato incontro presso il Mise, al fine di verificare l'entità del progetto e la prosecuzione lavorativa presso il magazzino melfitano.

Inoltre, insieme a tutti i lavoratori presenti in assemblea, si è deciso di mettere in campo ulteriori manifestazioni per mantenere alto e vivo l'interesse su una vicenda davvero paradossale.

La UIL c'è e mette sempre al centro la persona, il lavoro e i lavoratori. ♦



# GRUPPO FOS

**soluzioni ad alta tecnologia**



## 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!