

MENSILE DELLA UILTRASPORTI ANNO XXX-N°6/7

# PER LE STRADE D'EUROPA

GIUGNO-LUGLIO  
2020





**ODONTO  
NETWORK**

**ORAL HEALTH CARE MANAGEMENT**

# PER LE STRADE D'EUROPA

MENSILE DELLA UILTRASPORTI

ANNO XXX - Numero 6/7

Giugno - Luglio 2020

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, Antonio Ascenzi, Francesca Baiocchi, Walter Barbieri, Simone de Cesare, Katia Di Cristina, Orazio Colapietra, Agostino Falanga, Paolo Fantappiè, Giuliano Galluccio, Maurizio Lago, Massimo Longo, Riccardo Mussoni, Roberto Napoleoni, Nicola Petrolli, Giulia Proietti, Marco Verzari.

## GRAFICA E IMPAGINAZIONE

Roberta Rossi

## COPERTINA realizzata da

Daniela De Martino



## *Cambio al vertice della UIL: eletto Segretario Generale PierPaolo Bombardieri*

**Claudio Tarlazzi:** "la Uiltrasporti ringrazia calorosamente Carmelo Barbagallo per come ha diretto la UIL e per il suo grande impegno quotidiano in mezzo alle lavoratrici e lavoratori e gli augura un buon lavoro per il suo nuovo incarico come Segretario generale dei Pensionati. A PierPaolo Bombardieri tanti auguri per l'incarico e tutto il nostro sostegno, nell'azione sindacale volta a creare un nuovo modello di Paese incentrato sul sociale e sulla persona. Per una UIL sempre più grande."



## 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: Paolo Fantappiè  
Consigliere: Francesca Baiocchi  
Consigliere: Nicola Settimo  
Consigliere: Marco Verzari



# Sommario

## 4 PAURA DA COVID: LA PANDEMIA METTE A DURA PROVA LA NOSTRA SALUTE MENTALE

*Editoriale di Claudio Tarlazzi*

## 8 LO SVILUPPO ECONOMICO DEL PAESE PASSA DALLO SVILUPPO SOCIALE E DALLE REGOLE NEL MERCATO

*di Claudio Tarlazzi*

## 12 ABRUZZO: IL SEGRETARIO GENERALE CLAUDIO TARLAZZI AL WORKSHOP ORGANIZZATO DA SANGRITANA SPA SUL TRASPORTO FERROVIARIO MERCI

## 14 SSN E CORONAVIRUS UN DISASTRO ANNUNCIATO

di Marco Verzari

## 16 CI SARA' UN GIORNO IN CUI UN MINISTRO PIANGERÀ PER I MARITTIMI?

di Paolo Fantappié

## 18 DIRETTIVA EUROPEA SULLA TRASPARENZA SALARIALE E NORMATIVA NAZIONALE PER LA PARITÀ RETRIBUTIVA

di Francesca Baiocchi



## 20 ALITALIA: FACCIAMO CHIAREZZA

di Simone de Cesare

## 24 TPL: RIPARTIRE DAL CONTRATTO NAZIONALE

di Roberto Napoleoni

## 26 PRIMA RIUNIONE DI DIPARTIMENTO PORTI E LOGISTICA: CONDIVIDERE È LA PRIMA REGOLA

a cura del Dipartimento Nazionale Porti e Logistica

## 30 ATTIVO MOBILITÀ ATTIVITÀ FERROVIARIE

a cura del Dipartimento Nazionale Mobilità AF

## 32 IL COVID-19 L'ANTI GLOBALIZZAZIONE

di Riccardo Mussoni



**34** **ANNUS HORRIBILIS  
O LEZIONE DI VITA?**

di Massimo Longo

**36** **UNA RIVOLUZIONE  
TUTTA DA SCRIVERE**

di Simone de Cesare

**38** **QUELLI CHE...L'EUROPA**

di Antonio Ascenzi

**40** **CONGRESSO STRAORDINARIO  
UILTRASPORTI LAZIO  
21 LUGLIO 2020**

**42** **UILTRASPORTI SICILIA : 30 GIUGNO  
2020  
APPROVATO BILANCIO 2019  
CONSUNTIVO E PREVENTIVO 2020**

di Agostino Falanga

**46** **CONSIGLIO REGIONALE LOMBARDIA  
13 LUGLIO 2020  
L'INTERVENTO DEL SEGRETARIO  
ANTONIO ALBRIZIO**

**50** **AUTOBRENNERO:  
DEGLI UTILI RECORD BENEFICIANO I SOCI  
PUBBLICI E PRIVATI,  
PER I DIPENDENTI INVECE CASSA  
INTEGRAZIONE E SUPERLAVORO LA  
DENUNCIA DELLA UIL**

di Nicola Petrolli

**52** **14 LUGLIO 2020  
INAUGURAZIONE SEDE UILTRASPORTI  
PIEMONTE A TORINO**



# PAURA DA COVID:

## la pandemia mette a dura prova la nostra salute mentale

*Editoriale di Claudio TARLAZZI Segretario Generale*

**C**he il mondo del lavoro in Italia, negli ultimi decenni, fosse dominato da un clima di incertezze ed instabilità non è certo una novità, ciò che preoccupa al momento è il pesante fardello legato alla crisi economico-sanitaria dovuta all'emergenza da Sars-CoV-2 e il suo impatto sulla mentalità psicologico-collettiva.

In un'analisi condotta dal Ministero della Salute è riportata la nota del MHPSS (la Rete per la Salute Mentale e il Supporto Psicosociale) in cui vengono attenzionate le nascenti preoccupazioni legate alla difficile fase che stiamo attraversando. La paura di perdere i mezzi di sussistenza, di non essere in grado di lavorare durante l'isolamento e di essere licenziati... questi ed altri sono i problemi che dobbiamo fronteggiare oggi con forza e presenza, anche nelle prossime fasi che segneranno un graduale ritorno alla normalità.

Pensiamo al distanziamento sociale, ai DPI anti-contagio, alla sicurezza sul posto di lavoro che, se tutto va bene è legata all'uso di guanti in lattice, mascherine personalizzate, gel disinfettanti... (ovvero tutte quelle prescrizioni descritte nel Protocollo Condiviso di regolamentazione delle misure per il contrasto e il conteni-



mento della diffusione del virus Covid-19), ma che rimane comunque inevitabilmente connessa al senso di responsabilità che ognuno di noi mette nello svolgere la propria attività lavorativa.



Il sostegno psicologico alle persone è prioritario così come lo è l'impegno profuso a sostenere il complesso processo di ripartenza economica e produttiva del Paese. Si dovranno intercettare i cambiamenti dell'organizzazione del lavoro che saranno conseguenti alla crisi per renderli un'occasione di crescita e di miglioramento delle dinamiche aziendali.

Stiamo assistendo ad una perdurante riduzione dei consumi e di conseguenza delle produzioni che incidono fortemente su occupazione e PIL del Paese, le cui stime prevedono per quest'anno un calo di circa 9 punti percentuali. Inoltre gli interventi governativi messi in campo a sostegno del reddito, la cassa integrazione, gli assegni di indennità, i Fondi bilaterali, non stanno dando il supporto da tutti atteso, a causa dei gravi ritardi registrati nei pagamenti. Tutto ciò sta aggravando la situazione in cui versano centinaia di migliaia di lavoratrici e lavoratori del settore dei trasporti e migliaia di aziende colpite dalla crisi per emergenza Covid-19. Gli impatti sociali da essa derivanti in molti casi danno già luogo a condizioni al limite della sopravvivenza.

È più che mai fondamentale, quindi, che i lavoratori abbiano un adeguato sostegno economico, che vada di pari passo con un orientamento e contenimento delle preoccupazioni legate all'insicurezza lavorativa.

Devono essere previste analisi di clima e valutazione del rischio stress correlato alla pandemia, e ancora potrebbe esserci il rischio di maggiori incidenti sul lavoro. Nel rapporto dell'Istituto Superiore di Sanità n. 23/2020

si pone l'attenzione sui principali fattori stressanti dovuti alla quarantena, all'isolamento sociale, al timore del contagio, all'assistenza e all'informazione inadeguate, allo stress finanziario, alla perdita del lavoro o del ruolo.

Di fatto sono ancora disponibili pochi dati statistici circa l'impatto che le misure di lockdown hanno sulla salute mentale collettiva. È comunque evidente che le persone che hanno smesso di lavorare a causa delle misure restrittive presentano elevati livelli di sofferenza psicologica che sono prossimi a sfociare in ansia e depressione. Promuovere e monitorare il benessere sociale è dunque imperativo e passa attraverso una gestione dello stress correlato al lavoro che si deve configurare in una serie di azioni mirate al contenimento di questa situazione emergenziale quali ad esempio una accurata organizzazione delle attività, il mantenimento di un flusso di comunicazione efficace, l'organizzazione di spazi e tempi di lavoro.

È necessario oltretutto puntare sulla formazione per far interiorizzare le norme di sicurezza e la transizione al cambiamento. I lavoratori non solo devono conoscere il rischio biologico rappresentato dal virus, ma devono anche capire come proteggersi, come mettere in atto le precauzioni richieste dalla normativa, tutelando la salute propria e degli altri.

La crisi legata alla diffusione del Covid-19 lascia una profonda cicatrice nel tessuto economico-sociale del Paese. Il nostro impegno è indirizzato, oggi più che mai, verso il rispetto e l'attuazione di regole e ►►►

supporti a sostegno delle persone, affinché si possa procedere ad una nuova ripartenza all'insegna della salute e sicurezza.

Il ruolo della nostra Organizzazione non si ferma solamente all'impegno profuso nel Decreto Rilancio: è infatti importante che il Sindacato riesca a governare il processo di ripartenza del Paese, a riaffermare i valori del bene collettivo e dell'impegno sociale. Si devono mettere in campo tutta una serie di azioni al fine di contemperare la necessaria modernizzazione del Paese,



se, passando attraverso una migliore informatizzazione, senza perdere di vista però quanto sia necessario il contatto sociale, la presenza del Sindacato sui luoghi di lavoro, vicino alle persone e l'importanza dei valori cardine di una società coesa che non può abbandonare i più deboli. Pensiamo all'esempio del Presidente Mattarella che ha premiato gli eroi del Covid: lavoratori come gli operatori sanitari, i volontari, i ristoratori, la cassiera del supermercato, il rider, l'addetta alle pulizie in ospedale... tutte persone schierate in prima linea durante l'emergenza. A loro va tutto il nostro impegno, che deve essere costante affinché tali lavoratori non siano ricordati solo in occasioni di crisi come questa, perché di fatto sono loro gli anelli cardine della nostra società.

Il Sindacato deve far leva sulla necessità di una vera riforma fiscale che, sulla base dei principi di progressività, elimini le distorsioni ataviche del nostro Paese, come l'evasione fiscale e punti alla riduzione delle tasse per lavoratori e pensionati al fine di rilanciare i consumi, le

produzioni e un'occupazione stabile e di qualità.

Non manca poi la necessità di incrementare le opere infrastrutturali del nostro Paese attraverso investimenti pubblici e privati che valorizzino il posizionamento geografico dell'Italia con un sistema dei trasporti che sia efficiente ed efficace.

Tutto questo senza dimenticare il sistema delle regole che va impiegato nella contrattazione collettiva affinché i contratti nazionali diventino la misura legale minima di partenza per la competizione nei mercati, con

l'obiettivo di eliminare le distorsioni che favoriscono le imprese che attuano una compressione della tutela dei diritti del lavoro.

Di questo dramma, anche con le misure economiche messe a disposizione dell'Europa, si deve far tesoro per costruire un modello socio-economico del nostro Paese diverso dal precedente. Non si può sprecare questa occasione anche perché la mole di sostegno economico proveniente dall'UE ha una dimensione tale che sarà difficilmente ripetibile.

Noi dobbiamo perseguire il nostro progetto sindacale

per riformare veramente il nostro Paese, puntando sulle cose che servono e quindi rivendicando gli investimenti e la presenza dello Stato in favore del funzionamento del Paese in settori quali la sanità, la scuola, l'energia, le comunicazioni e i trasporti, limitando fortemente lo spazio alle logiche neo-liberiste e lasciando più spazio alle esigenze di crescita sociale.

Solo adottando un'economia sociale di mercato e puntando alla valorizzazione della persona nel suo complesso e ai lavoratori dal punto di vista professionale si può costruire un modello di Paese diverso, lasciando alle diatribe politiche tra maggioranza e opposizione, scopi elettoralistici che non ci appartengono.

Il ruolo del Sindacato Confederale è stato finora fondamentale e lo sarà sempre di più, per contrastare debolezze e delegittimazioni attraverso un impegno costante a sostegno delle persone e con la consapevolezza di adottare idee chiare e convergenti verso il bene comune del Paese. ♦



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

# Lo sviluppo economico del Paese passa dallo sviluppo sociale e dalle regole nel mercato

*in Prima Pagina*

*di Claudio Tarlazzi*

**S**iamo entrati in una fase molto delicata. Da un lato la persistenza del pericolo di contagio Covid-19, con focolai ridotti ma molto diffusi su tutto il territorio nazionale, impone il mantenimento di norme e regole di prevenzione sanitaria, dall'altra gli indicatori economici, ma soprattutto quanto raccogliamo quotidianamente dai lavoratori, impongono l'urgenza di spingere il Paese alla ripresa di tutte le attività, per favorire l'occupazione e la domanda aggregata di consumo. Nel mezzo di questi due estremi, si pone per il sindacato la necessità di vigilare costantemente l'evolversi delle imprese, per impedire che la crisi pandemica diventi alibi e veicolo di introduzione strutturale di nuove forme di sfruttamento o di potenziali esternalizzazioni.

In tale situazione, il nostro obiettivo resta quello di sempre: forgiare una società di donne e di uomini diversa, più equa, puntata al bene comune e al benessere sociale e lavorativo di tutte le persone, senza escluderne nessuna, ma con una certezza in più: la pandemia ha messo sotto i riflettori del mondo i forti limiti del modello economico liberista, che ha generato disuguaglianze, squilibri e precarietà e compromesso i dispositivi statali di redistribuzione della ricchezza, tanto importanti anche nei periodi di crisi, convertendosi in



meccanismi che attutiscono la durezza dei colpi subiti dalla popolazione.

Come sindacato siamo chiamati a fronteggiare questa emergenza a viso aperto e con coraggio, impegnandoci, come delineato da Pierpaolo Bombardieri pochi giorni dopo il suo insediamento, a far cambiare i paradigmi della politica industriale del nostro Paese attraverso il dialogo sociale, mettendo in campo una strategia che metta insieme gli interventi di arginamento dei danni all'occupazione e al reddito delle famiglie procurati dal lock down, quali ammortizzatori sociali e blocco dei licenziamenti, con programmi di sviluppo e crescita che declinino l'innovazione e la modernizzazione necessarie al Paese per la ripresa. Su



questo, la nostra volontà di riprendere con le controparti i negoziati di rinnovo dei contratti nazionali è ferma e decisa, non solo per migliorare i salari e le tutele delle lavoratrici e dei lavoratori, ma anche per ragionare sulla modifica dei modelli produttivi che nell'era post pandemica devono essere rivisti.

Ma il miglioramento delle condizioni di lavoro e di vita in Italia non dipenderà solo dalla nostra capacità di negoziazione. Anche il miglior contratto alle migliori condizioni possibili, senza un contesto di sviluppo più ampio, non riesce a diventare volano lavorativo ed occupazionale, così come noi vogliamo che sia.

Da qui la nostra continua interlocuzione con Regioni, Ministeri e Governo affinché sia varata subito una politica industriale e infrastrutturale che dia visione e certezza sul futuro alle imprese e agli investimenti, per risollevare le sorti dell'economia del nostro Paese. Quel che ci preoccupa è il pericolo che si insinuino nuove forme di approssimazione o peggio di improvvisazione, e che, come già visto nel passato a discapito dello sviluppo dei territori e del sistema paese, si verifichino nuove corse all'arrembaggio nella gestione dell'importante risultato conseguito dall'Italia con il Recovery Fund, che a partire dal secondo trimestre 2021 doterà l'Italia di una capacità di spesa di 209 miliardi di euro tra prestiti e sussidi. Il paese non è più in grado di sopportare che le risorse pubbliche si trasformino in un'ennesima pioggia di denaro per le tasche di qualcuno, bruciando occasioni preziose per il bene comune, o che le risorse europee siano restituite al mittente per incapacità di progettazione. Quel che già era grave prima del Covid-19 si è aggravato ulteriormente, e adesso si rende necessario che ognuno faccia la propria parte, per lottare contro la povertà che avanza, contro il

sottosviluppo infrastrutturale ed economico di vasti territori, contro il degrado ambientale per mancanza di manutenzione e aggiornamento delle infrastrutture e per mancanza di chiare politiche di sostenibilità.

Come Uiltrasporti stiamo chiedendo alla politica e al Governo di conoscere per quali programmazioni e pianificazioni si spenderanno le risorse rese disponibili dalla crisi pandemica, e soprattutto quale strategia sarà adottata per migliorare la connettività interna ed esterna del nostro Paese a sostegno della mobilità e della logistica di persone e merci. Quel che bisogna evitare è che venga perso ulteriore tempo in discussioni di parte che erodono le opportunità di disporre di risorse per sanare finalmente quel che attende da decenni di essere sanato. Mi riferisco al gap tra Nord e Sud e con il resto dell'Europa, che per essere colmato ha bisogno di idee chiare e di velocità nei tempi di realizzazione, elementi già tracciati nel documento *Connettere l'Italia*, Allegato al Def 2017, frutto di ampio lavoro di confronto tra tutte le parti, e ora ripreso in gran parte dal nuovo allegato al DEF 2020 "Italia veloce".

Abbiamo bisogno di acceleratori della ripresa, a partire da un sistema di regole chiare e uguali per tutti, che favorisca la crescita competitiva delle imprese nel mercato, impedendo allo stesso tempo che lo sfruttamento dei lavoratori sia pilastro di profitto. In tutti questi anni di liberalizzazione selvaggia in Italia, troppe volte i lavoratori hanno subito conseguenze fatali, con perdita di posti di lavoro, reddito, sicurezza e dignità. Ora è giunto il momento che queste aberrazioni siano lasciate definitivamente alle spalle, una richiesta questa che non è opinabile a seconda dei casi, ma un dovere che trova fondamento nella nostra Costituzione e in cui come Uiltrasporti ci riconosciamo ►►►

pienamente. Va in questa direzione il percorso difficile di rivendicazioni e di azioni contro il dumping salariale e normativo che abbiamo intrapreso da anni, ma che con la crisi pandemica si è improvvisamente spianato, determinando il Parlamento ad approvare nel DI Rilancio alcuni primi importanti emendamenti che, nonostante la ferma opposizione delle nostre controparti, contengono alcune richieste che come sindacato dei trasporti avanzavamo da tempo.

nel DI Rilancio ormai legge, che finalmente interviene sul forte dumping che ha dilaniato il settore per anni, causando crisi e chiusure aziendali sia di compagnie di volo che di servizi di terra, nonostante la crescita continua a due cifre del trasporto aereo fino alla pandemia. Mi riferisco all'obbligo per tutte le aziende italiane o basate in Italia che operano nel settore del trasporto aereo, di assumere il contratto collettivo nazionale di lavoro sottoscritto dai Sindacati confederali dei Trasporti quale riferimento

minimo retributivo, analogamente a quanto già implementato con successo da anni nei porti italiani, che ha consentito la crescita e lo sviluppo dei traffici e la pace sociale.

Con questa regola non sarà più consentita l'applicazione di contratti di lavoro di altri paesi più bassi, di altre categorie o frutto di accordi di favore, ripulendo così il mercato dalle tossicità e favorendo una competizione di mercato alla pari tra imprese, sia di terra che di volo. Una



Tra questi, l'approvazione della norma che finalmente pone fine alla autoproduzione selvaggia, una pratica che incoraggiava la competizione tra porti a scapito della sicurezza, con una regola chiara e semplice sul chi fa cosa nei porti, mettendo in capo ai portuali, come del resto sancito anche dall'Europa, le operazioni di rizzaggio e derizzaggio dei carichi a bordo delle navi, nonostante la fortissima opposizione delle associazioni armatoriali. Grazie al forte impegno congiunto Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti e alla sensibilità dei parlamentari, siamo riusciti dopo 20 anni a far approvare una norma che è soprattutto di civiltà, che tutela l'interesse generale, contrasta lo sfruttamento dei lavoratori marittimi, ed impedisce lo squilibrio degli organici porto, dovuto al taglio di occasioni di lavoro, e il conseguenziale aumento del ricorso alla casa integrazione.

Infine, la previsione che attendevamo per la tutela di tutto il mercato italiano del trasporto aereo, contenuta

condizione questa che da tempo chiedevamo anche tra i presupposti indispensabili per il rilancio e lo sviluppo della, oggi newco, Alitalia, che in tutti questi anni ha dovuto subire profondi danni dalla concorrenza sleale sviluppatasi con la liberalizzazione, nel mercato fortemente contendibile italiano.

È un paradosso, ma la pandemia sta mostrando un portato anche positivo, sollecitando svolte importanti, il cui esito fattuale dipenderà dalla consapevolezza di ognuno che ogni conquista non segna la fine di qualcosa, ma l'inizio di nuovo processo. Per quanto riguarda Uiltrasporti, tale consapevolezza ci ha sempre contraddistinto, e oggi siamo pronti ad andare avanti con coraggio, affrontando i mutamenti, anche quelli più tragici, per trasformarli in nuove opportunità di benessere e di progresso per le nostre lavoratrici e i nostri lavoratori. Avanti così! ♦

# 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.



# ABRUZZO:

## Il Segretario Generale Claudio Tarlazzi al workshop organizzato da Sangritana spa sul trasporto ferroviario merci

**E'** il momento dei treni merci e Sangritana S.p.A., impresa ferroviaria della Regione Abruzzo, accende i riflettori sul cargo, aprendo le porte alle imprese ferroviarie che operano nel settore ed a tutti gli operatori della logistica. Lo ha fatto attraverso una due giorni dedicata al cargo, ospitando in Abruzzo i players e partners internazionali che operano sui mercati europei, ma anche le associazioni datoriali, quali FerCargo e ASSTRA e, per il mondo sindacale, il nostro Segretario Generale Claudio Tarlazzi in occasione della presentazione di due nuovi locomotori.

Hanno animato un interessante confronto, coordinato dal Redattore Agenzia AGIR Claudio Barnini, l'amministratore delegato di RFI Maurizio Gentile, Barbara Morgante Direttore Generale Regione Abruzzo, Claudio Tarlazzi Segretario Generale UILTRASPORTI, Fabio Croccolo Direttore ANSFISA, Massimo Nitti Presidente Sezione Ferroviaria ASSTRA, Luigi Legnani Presidente FERCARGO, Enrico Pujia Direttore Generale MIT, Pasquale Di Nardo Amministratore Unico Sangritana spa.

Nel corso del suo intervento il segretario generale, ha dichiarato "durante il lockdown il trasporto merci non si è fermato ed ha contribuito all'approvvigionamento del tessuto produttivo del nostro Paese. Il trasporto ferroviario rappresenta un asset strategico del mercato del trasporto merci, con una quota che si aggira, in Italia, intorno al 13% del totale, inferiore rispetto alla media europea che, invece, si attesta al 17%."





La Regione Abruzzo ha previsto un contributo a favore di imprese di produzione locali che trasferiscono dal trasporto su gomma a quello ferroviario le merci in arrivo e partenza andando così ad alleggerire il traffico dei mezzi pesanti sulle autostrade regionali.

“Proprio per alleggerire il traffico sui tratti autostradali della A14 ed A24/A25”, ha annunciato Pasquale Di Nardo, Amministratore unico di Sangritana S.p.A. “è allo studio un progetto sperimentale, che Sangritana sta valutando in partnership con RFI, di un servizio intermodale accompagnato, detto anche RoLa, che interessi la dorsale adriatica. In altre parole, i tir vengono caricati sul treno che li trasporta a destinazione, liberando le autostrade dal traffico pesante”.

Il Segretario Generale ha inoltre evidenziato che “oltre all'emergenza sanitaria, il Covid ha generato una grave crisi economica e sociale. Uno scenario, questo, che desta non poche preoccupazioni soprattutto in previsione della ripresa autunnale. In quest'ottica, l'acquisto dei due locomotori CZ LOKO da parte di Sangritana Cargo, con un investimento di 4,4 milioni di euro, assume una valenza maggiore”.

I mezzi rotabili saranno impiegati rispettivamente sulla relazione Melfi-Foggia, per il trasporto di mezzi FCA, e per nuove commesse attive a partire dall'autunno.

Infine l'annuncio da parte del Presidente della Regione Abruzzo, Marco Marsilio, che Sangritana Cargo avvierà, a breve, i bandi di selezione per 44 nuove assunzioni, tra macchinisti e tecnici, ha entusiasmato non poco.

“Le prospettive di sviluppo di Sangritana”, ha commentato infine il Segretario Generale, “ci confortano. La



fragilità del sistema dei trasporti in Abruzzo, così come in molte altre regioni purtroppo, preclude opportunità di sviluppo. Anche la recente istituzione della ZES rischia di vedere depotenziati gli effetti positivi sullo sviluppo del territorio qualora la Regione Abruzzo non riesca a recuperare l'attuale ritardo sulle infrastrutture e sui servizi di trasporto e permanga in quel 20% di territorio nazionale non collegato a stazioni di alta velocità in tempi inferiori ad 1 ora. Ciò nonostante” ha proseguito, “Sangritana spa è riuscita, comunque, a svolgere un ruolo da protagonista lungo la dorsale adriatica per il trasporto merci su ferro. La sua movimentazione di treni ed il suo fatturato continuano ad avere un costante trend di crescita. La Uiltrasporti si candida ad essere valido interlocutore per un “patto per i trasporti” con la Regione Abruzzo.” ♦

# SSN e Coronavirus

## Un disastro annunciato

di Marco VERZARI \*

**L'**epidemia che ha colpito il nostro Paese e il resto del mondo, ha creato danni enormi, segnando uno spartiacque tra il passato e il futuro, tra la vita prima e dopo il Coronavirus.

Emergenza sanitaria di proporzioni bibliche, la pandemia ha causato e sta causando il dramma di migliaia di morti in tutto il mondo.

Nel nostro Paese, dove si è manifestato colpendo generalmente ma con una più accentuata incidenza in alcune Regioni - al centro di una bulimia mediatica a tratti irrispettosa - ha anche rappresentato, purtroppo, una cartina di tornasole dello stato in cui versa il nostro Servizio Sanitario Nazionale.

Strutture obsolete, organici ridotti all'osso, assenza di una strategia di medicina territoriale, scarsità di mezzi e dispositivi essenziali (es. ventilatori polmonari nelle terapie intensive), tutti limiti del SSN che da anni andiamo segnalando, che hanno inevitabilmente condotto ad un disastro annunciato.

In questo contesto caotico, pieno di incertezze e con mezzi e sistemi di sicurezza spesso inadeguati, hanno operato: medici, infermieri, operatori sanitari, personale addetto ai servizi di pulizia e sanificazione, addetti alla ristorazione, assistendo un numero di pazienti in alcuni casi impressionante.

Non ci stancheremo mai di dirlo, ma l'Italia è stata per decenni invidiata dal resto del mondo per il SSN, un sistema in grado di offrire assistenza sanitaria universale a tutti, nessuno escluso, ma che è invecchiato molto male a causa di scelte politiche molto discutibili e gestione poco oculata.

Nel 2019 abbiamo festeggiato, doverosamente e con orgoglio, i 40 anni del SSN, che nell'ultimo decennio ha assistito a una involuzione atroce, frutto di un graduale definanziamento e di una distribuzione delle responsabilità tra Stato centrale e Regioni alquanto stridente.

Sì, perché la definizione dei LEA ( Livelli Essenziali di Assistenza ) avviene a livello centrale, ma a garantire



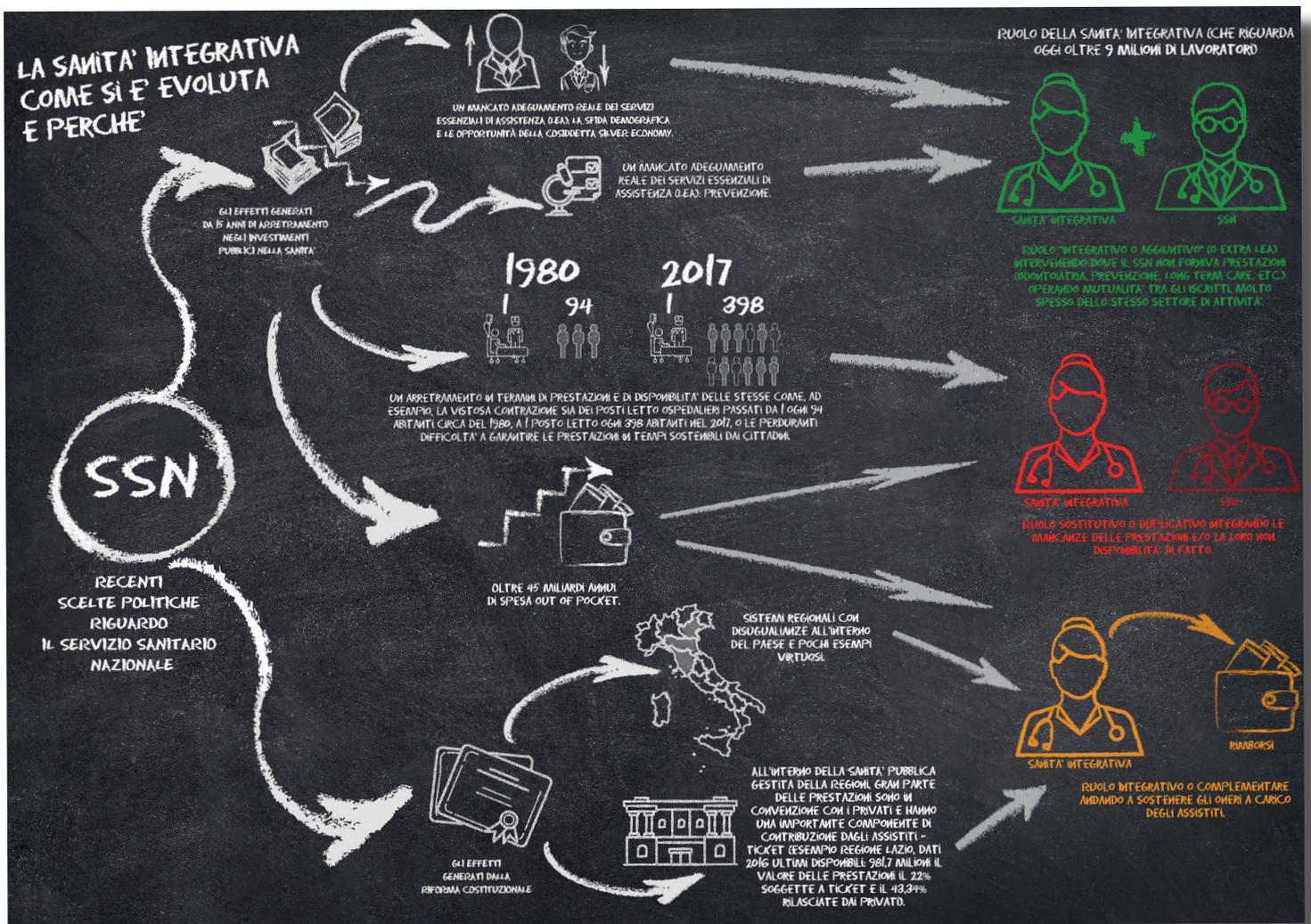
questi servizi sono le Regioni e le strutture sanitarie locali, che dipendono però da un sistema di finanziamento non lineare, tale da generare non poche iniquità e, come diretta conseguenza, da far lievitare la spesa sanitaria out of pocket.

Quanto sopra è aggravato ancor di più dal fatto stesso che i LEA, spesso, non hanno compiutamente seguito quella naturale correlazione e riqualificazione rispetto alla dinamica dell'ageing del nostro paese, prevedendo, concretamente dunque, i necessari aggiornamenti ed adeguamenti delle prestazioni essenziali da assicurare.

Solo negli ultimi mesi, anche pre Covid-19, bisogna ammetterlo, abbiamo assistito a una lieve, ma innegabile, inversione di tendenza, con l'aumento dei finanziamenti e progetti di riorganizzazione strutturale che definire necessari è un pallido eufemismo.

A tutto questo hanno fatto seguito le misure annunciate dal Ministro Speranza in occasione della presentazione del Decreto Rilancio, pari a 3.250 milioni di euro da destinare al SSN.

Nel leggere l'elenco delle misure previste ci si rende conto che l'azione di governo è finalizzata a coprire, almeno in parte, proprio quei buchi che hanno contribuito a produrre il disastro a cui abbiamo fatto riferimento prima e a cui tutti hanno assistito.



Più soldi per nuove assunzioni, potenziamento della medicina territoriale, attraverso la creazione di 9600 posti di lavoro per infermieri di comunità ed il finanziamento dei servizi domiciliari - dei quali abbiamo urgentemente bisogno, essendo un Paese che, come abbiamo detto, invecchia e in cui la percentuale dei soggetti affetti da malattie croniche aumenta a dismisura ogni anno - la creazione di nuovi posti di terapia intensiva.

La strada intrapresa appare sicuramente quella giusta, anche se ancora molto deficitaria, ma in questo momento la priorità è rinforzare il SSN, finalizzando i provvedimenti strutturali necessari da fare, a sostenerlo nel carico ordinario e straordinario di interventi al quale è, e potrebbe essere sottoposto, qualora dovesse esserci un ritorno dell'epidemia nel prossimo autunno.

In questo contesto risulta altresì di fondamentale importanza anche il ruolo che può e deve svolgere l'Assistenza Sanitaria Integrativa che per centinaia di migliaia di lavoratrici e lavoratori, soprattutto poveri e con redditi esigui, già risulta oggi una risorsa essenziale.

Non possiamo più permetterci errori, altrimenti il disastro sarà inenarrabile.

In questi mesi abbiamo vissuto in un contesto di incertezze tra paure, tensioni, emozioni che in ogni mo-

mento delle giornate traevano sintesi nelle immagini o notizie drammatiche che ci ha mostrato questa pandemia.

Una tragedia di queste dimensioni deve farci tutti riflettere ma non voglio certamente usare frasi retoriche ricordando le immagini tristi viste in questo dramma.

Mi ha colpito invece in modo particolare una delle tante situazioni vissute e raccontate nei momenti più difficili affrontati durante la pandemia.

Quando ho sentito le parole di medici che a causa del numero impressionante di pazienti da assistere e della gravissima carenza di spazi, di personale e di strumenti, si sono sentiti addosso il rischio reale di trovarsi nella possibile, disumana, condizione di dover scegliere a chi dare la possibilità di vivere e a chi negarla.

Ebbene, io credo che per ogni individuo la tutela della salute, del lavoro e della sicurezza, siano beni incommensurabili da garantire e tutelare in quel patrimonio complessivo di beni che costituisce la dignità.

Non c'è progresso senza dignità ♦

\* *Segretario Nazionale Uiltrasporti*

# CI SARA' UN GIORNO IN CUI UN MINISTRO PIANGERA' PER I MARITTIMI?

di Paolo FANTAPPIE' \*

**A**bbiamo visto di tutto dalla politica e dal mondo istituzionale. Le lacrime della dott.ssa Fornero sono ancora impresse nelle nostre menti quando durante una conferenza stampa nel 2012, di fronte ai sacrifici dei lavoratori italiani rispetto ad una riforma previdenziale da lei prospettata, si mise a piangere, evidenziando la difficoltà nel prendere una decisione così importante.

In maniera analoga l'attuale Ministra delle politiche agricole ed alimentari, la signora Bellanova, sempre durante una conferenza stampa, si commosse nel parlare di un provvedimento legislativo che avrebbe reso legali molti extracomunitari impiegati nei campi per la raccolta di frutta ed ortaggi.

In entrambe le situazioni, personaggi di spicco del mondo istituzionale hanno messo a nudo dei loro sentimenti personali su scelte politiche difficili: da una parte dover far lavorare di più molti lavoratori, spostando in avanti di alcuni anni la loro data di pensionamento e dall'altro realizzare una maggior tutela per dei lavoratori extracomunitari sfruttati da personaggi senza scrupoli.

Situazioni diverse, ma comportamenti simili che denotano, al di là delle critiche che hanno ricevuto da una parte importante dell'opinione pubblica, una sensibilità ed una difficoltà nel prendere delle decisioni nei confronti dei lavoratori.

Insomma, i lavoratori sia italiani che extracomunitari all'attenzione del Governo anche se le scelte erano diametralmente opposte: quella della Bellanova a tutela



dei lavoratori mentre quella della Fornero dettata da pressioni ricevute dall'Unione Europea e quindi legate ad un tema più complesso come quello relativo alla riforma delle pensioni, più volte contestata dalla UIL nel corso di quegli anni e tutt'ora oggetto di varie proposte di riforma presentate sempre dalla nostra organizzazione sindacale.

Ora la domanda sorge spontanea: ci sarà un giorno in cui un ministro piangerà per i marittimi?

La loro condizione attuale è forse la peggiore rispetto a ciò che sta vivendo un qualsiasi altro lavoratore.

Le navi ferme per l'emergenza Covid 19, in particolare quelle passeggeri e quelle che operano nel settore crociere, hanno visto lo sbarco della maggior parte dell'equipaggio che si è trovato senza stipendio e senza ammortizzatori sociali.



Ricordiamo che il settore marittimo ha un fondo di solidarietà per la copertura salariale di coloro che sono senza imbarco e quindi senza lavoro per crisi aziendale, a cui può accedere esclusivamente il marittimo "in costanza di rapporto di lavoro".

Sappiamo anche che solo una parte residuale dei marittimi si trova nelle condizioni sopra virgolettate, mentre la stragrande maggioranza si colloca con un rapporto lavorativo precario e non stabile.

Il settore marittimo vede anche un contratto collettivo di lavoro scaduto due anni e mezzo fa e quindi dei salari fermi a diversi anni indietro che non permettono una capacità di spesa coerente con le dinamiche del costo della vita attuale.

I marittimi che non sono riusciti a sbarcare perché bloccati in porti esteri a causa dell'emergenza sanitaria, hanno dovuto prolungare il proprio imbarco anche di alcuni mesi, con tutti i riflessi negativi legati allo stress ed alla salute personale, senza potersi riposare.

Al contrario i marittimi che dovevano avvicendare i colleghi ed imbarcarsi in porti esteri, non sono stati in

grado di poterlo fare e quindi si sono trovati senza stipendio e senza coperture.

Coloro che operavano sulle navi da crociera oltre ai problemi generati dallo sbarco improvviso o dal prolungato imbarco si troveranno a dover riprendere la propria attività lavorativa non prima del prossimo mese di gennaio 2021 dato che il settore crocieristico non vede, al momento, alcuna prospettiva di mercato prima di tale data.

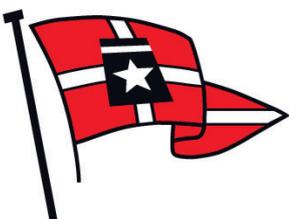
Se aggiungiamo la scarsissima considerazione del Governo in tema di aiuti e finanziamenti nei confronti del settore marittimo, riscontrabili dagli ultimi decreti legge in cui emerge chiaramente l'assenza di aiuti alle imprese armatoriali in una situazione di forte riduzione dei ricavi e con possibili riflessi negativi sul lavoro, si può facilmente capire come ci siano tutti gli elementi per ... poter piangere anche per i marittimi.

E' chiaro che il nostro titolo è solo provocatorio, vorremmo solo più considerazione nei confronti di questo fondamentale settore che grazie al lavoro di tanti colleghi ci permette di avere nelle nostre case i vari beni e servizi indispensabili alla nostra vita quotidiana, oltre a permetterci i collegamenti con le principali isole del nostro territorio.

Attendiamo fiduciosi che nella prossima legge di conversione dell'ultimo D.L., ci sia una risposta per il settore marittimo sia in termini di tutele che di lavoro e produzione. ♦

♦

*\* Segretario Nazionale Ultrasporti*



# Gruppo Messina

# Smart working: possibili effetti positivi per le donne del settore trasporti e servizi

di Francesca BAIOCCHI \*

**L**a crisi economica globale, causata dal blocco totale o parziale delle attività, sta trascinando il mondo verso la recessione. Le previsioni stimate per l'Italia non sono confortanti, gli studi indicano una importante contrazione del PIL in un paese come il nostro, che ha problematiche strutturali irrisolte da tempo. Sono state colpite aziende e sono crollati investimenti ed occupazione. Queste ferite, in un mercato del lavoro italiano così statico (o poco dinamico), rischiano di rimanere aperte per lungo tempo.

Certo gli impatti del virus hanno colpito tutti indistintamente, ma se consideriamo il fragile contesto italiano caratterizzato da sedimentate problematiche irrisolte riguardo l'occupazione femminile e dalla perdurante carenza strutturale dei servizi, specialmente di quelli dedicati all'infanzia, l'impatto della crisi pandemica potrebbe ampliare ulteriormente le asimmetrie

tra lavoratrici e lavoratori. Tanto più che le convenzioni sociali e gli stereotipi della cultura tradizionale italiana sul ruolo della donna, certo non aiutano ad affrontare questo momento emergenziale.

La inevitabile chiusura delle scuole di ogni ordine e grado e dei cen-

tri assistenziali ha comportato per le donne un aggravio del carico del lavoro di cura, senza nemmeno potersi appoggiare al tradizionale ruolo dei nonni (spesso unico vero welfare delle famiglie) perché, in quanto anziani, hanno dovuto osservare forme di

isolamento stringenti per evitare il contagio Covid-19. Il problema si esaspera ulteriormente se pensiamo a tutte le donne madri single o separate che spesso vivono in condizioni economiche svantaggiate.

Il perdurare di tali condizioni potrebbe indurre le donne a fare scelte lavorative estreme come licenziarsi o ridurre l'orario di lavoro, vanificando, o addirittura invertendo, sia il trend positivo che l'occupazione femminile aveva preso prima della crisi sanitaria, sia il contributo determinante che le donne hanno apportato alla crescita e sviluppo del paese.

Ma il tema dell'allontanamento della donna dal mondo del lavoro, volontario o subito, supera le questioni di genere. Rispetto al passato, nonostante le donne



abbiano mediamente un reddito inferiore a quello degli uomini, il loro contributo al bilancio familiare è diventato sempre più indispensabile. Una perdita del posto di lavoro delle donne sarebbe uno shock molto negativo per le famiglie, di portata superiore a quella di qualsiasi altra crisi precedente.

Ma qualcosa potrebbe cambiare: il Covid potrebbe rivoluzionare alcune norme sociali e modelli consolidati riguardo la distribuzione dei compiti nelle singole famiglie. Se da un lato le madri potrebbero farsi carico di maggiori compiti, dall'altro le donne che svolgono lavori operativi, come ad esempio nei trasporti e nei servizi, potrebbero sperimentare una inedita redistribuzione dei carichi.

Molte donne del nostro settore lavorano front line, sono autiste, macchiniste, assistenti di volo, addette ai servizi di pulimento e via dicendo. Ruoli che non possono prevedere forme di lavoro agile, mentre nel loro nucleo familiare potrebbe succedere la perdita o la trasformazione in smart working del posto di lavoro da parte del marito/compagno. In tali famiglie, molti uomini diventeranno inevitabilmente coloro che si occuperanno degli aspetti di cura di bambini, anziani e disabili. Ottimisticamente, tale riallocazione delle funzioni all'interno delle dinamiche di coppia, potrà avere effetti persistenti nel tempo, come ad esempio avvenne durante la seconda guerra mondiale, dove a seguito del richiamo alle armi della popolazione maschile, le esigenze di manodopera in fabbriche e uffici, inclusa la necessità di sfamare la famiglia, hanno fatto uscire

le donne dalle mura domestiche portandole nel mondo del lavoro. Pertanto, cambiamenti che si presumevano contingenti, hanno invece rimodellato la società con effetti a lungo termine. È probabile che ciò accada anche a seguito della crisi COVID-19.

Dobbiamo farci una domanda: di quanto aumenteranno le responsabi-



lità di cura dei padri?

Come dicevamo, molti padri lavorano e lavoreranno in smart working, il processo è iniziato e non credo sarà reversibile. Costretti a casa, con le mogli impiegate in lavori operativi, dovranno obbligatoriamente assumersi le responsabilità di assistenza, considerando anche il fatto che lo stipendio della donna non è più un elemento minoritario o accessorio al bilancio familiare, ma è un contributo economico sostanziale ed irrinunciabile.

Quindi, anche se (come è probabile) in media le donne si faranno carico della maggior parte degli aspetti di cura, molti padri sperimenteranno, comunque anche loro, moltissime ore di assistenza all'infanzia, agli anziani, ai disabili. In alcuni casi sarà una nuova educativa esperienza. La crisi Covid all'interno delle famiglie si tradurrà in spostamento e redistribuzione di carichi e compiti, rimodellando la società verso traguardi di equità, spingendo una positiva evoluzione sociale.

Un settore in cui ciò è probabile che avvenga, è proprio quello dei trasporti e dei servizi, dove le madri svolgono attività che non possono essere fatte da casa, e padri che grazie allo smart working saranno presenti tra le mura domestiche, trasformandosi temporaneamente nel principale fornitore di assistenza familiare. ♦

*\* Segretaria Nazionale Uiltrasporti*



# ALITALIA: Facciamo chiarezza

di Simone DE CESARE \*

**I**l trasporto aereo mondiale è stato completamente azzerato dalla pandemia Covid19 ed in particolar modo in Italia si è verificata la fuga di tutti i vettori classici internazionali e soprattutto delle low-cost, che hanno immediatamente messo a terra i propri aeromobili per contenere il drammatico costo che si stava affrontando con il pressoché totale azzeramento dei passeggeri trasportati. L'Europa e gli stati membri hanno subito stabilito di consentire importanti interventi economici nazionali al fine di evitare un disastro in un settore che è il fulcro intorno al quale si muove l'economia ed il turismo in tutti i paesi ed in particolare in Italia, Paese a forte vocazione turistica e che da sempre è stato preda dei vettori stranieri per la fortissima richiesta che oggettivamente genera.

Durante il lockdown le uniche aziende che hanno dimostrato senso di responsabilità, sebbene con diversa capacità d'intervento, sono state la Neos e l'Alitalia la quale, anche se in amministrazione straordinaria dal maggio 2017 ed in procinto di essere messa sul Mercato su richiesta della Farnesina e del Governo, si è attivata per mettere in piedi i voli necessari al rientro dei propri connazionali che erano rimasti bloccati all'estero e desideravano rientrare in Italia e attraverso l'attività di cargo reperire il materiale sanitario che si è da subito reso necessario per fronteggiare la gravissima situazione epidemiologica che si stava diffondendo nel nostro Paese.

L'aver svolto questo fondamentale servizio pubblico ha fatto cambiare idea al nostro Governo facendo apri-



re gli occhi sulla reale situazione del trasporto aereo italiano per il quale da anni la nostra organizzazione chiede una riforma del quadro regolatore e la necessità di mantenere un asset strategico per il Paese quale Alitalia di proprietà dello stato. Nonostante il virus Covid19 non sia stato assolutamente sconfitto le nazioni stanno timidamente riaprendo le frontiere per consentire anche all'economia di recuperare, anche se in minima parte, la colossale perdita subita durante i mesi di marzo e aprile dove il Pil nazionale è crollato e secondo le stime ISTAT per il 2020 perderà l'8,3% con un parziale recupero nel 2021 del 4,6%.

I trasporti in generale ed in particolare quello aereo sono da sempre il principale volano dell'economia nazionale pertanto i governi nazionali hanno investito

moltissimi fondi per mettere in sicurezza le compagnie aeree nazionali e salvaguardare il più possibile i posti di lavoro. Nello stesso solco il governo italiano si è mosso mettendo a disposizione nel Decreto Rilancio una serie di interventi normativi volti principalmente a combattere il Dumping salariale e al rilancio di Alitalia.

Facciamo un po' di chiarezza: in origine c'erano le gestioni aeroportuali che si occupano di tutti i servizi all'interno degli aeroporti italiani costruiti su terreno demaniale dato in concessione. Dopo la direttiva 96/67/CE relativa al libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità nel nostro paese le società di gestione si sono trasformate in aziende subappaltatrici dei propri servizi dando origine alla cessione dei diritti dei lavoratori in un mercato monopolista in cambio di guadagni sempre più elevati. Le società che ne sono nate sono entrate in un vortice negativo che ha dato il via ad una concorrenza basata esclusivamente sulla compressione del costo del lavoro e non più sulla qualità dei servizi offerti tralasciando in alcuni casi addestramento, sicurezza e salute. La ricerca esasperata del profitto ha generato una crisi di settore che è sfociata in molteplici fallimenti aziendali, velatamente nascosta soltanto con l'avvento delle low-cost dal volume di passeggeri aumentati con numeri a doppie cifre ogni anno. Quest'ultime all'interno del Mercato italiano così deregolamentato sono riuscite a penetrare come in nessun'altra nazione europea mettendo in grande difficoltà le compagnie aeree tradizionali anche attraverso pratiche di co-marketing utilizzate per mascherare finanziamenti locali per attrarre vettori low-cost e quindi passeggeri nei territori.

L'avvento della pandemia Covid-19 ha messo tutti gli aerei a terra azzerando di fatto il trasporto aereo nel nostro paese e dando la possibilità al governo italiano di intervenire per riordinare il settore.

Primo intervento importantissimo il rifinanziamento strutturale del Fondo di Solidarietà del Trasporto Aereo assolutamente fondamentale per affrontare la crisi attuale che ha praticamente fatto attivare a tutte le azien-



de gli ammortizzatori sociali per i propri dipendenti per i quali il FSTA ne integra i trattamenti ordinari garantendo ai lavoratori una retribuzione pari all'80%.

Sono stati inoltre predisposti fondi di sostegno per le compagnie aeree con COA italiano le quali applichino i minimi salariali non inferiore al CCNL di settore.

In questo contesto coloro che hanno sempre approfittato dell'assenza di regole del settore per fare utili si contrappongono a coloro che a stento sono sopravvissute stritolate dalle disparità con le quali hanno dovuto convivere. Le società di servizi aeroportuali e di catering di fatto le più deboli del settore versano in gravissime difficoltà economiche avendo in pratica i flussi di cassa azzerati e dovendo garantire l'anticipo del trattamento ordinario di CIGS così come previsto dalla 148/2015. È assolutamente imprescindibile che il Governo assicuri fondi di ristoro che non siano solamente destinati alle società di gestione aeroportuale ma che tengano conto anche di tutte quelle aziende che partecipano attivamente al funzionamento delle attività svolte ►►►



in aeroporto per garantire la continuità aziendale e la salvaguardia di tutte le lavoratrici e dei lavoratori che vi operano.

Inoltre come detto l'abbandono dei cieli da parte della stragrande maggioranza delle compagnie aeree tradizionali e delle low-cost ha fatto prendere coscienza al Governo della necessità di avere una compagnia aerea nazionale facendo cambiare radicalmente quelle che sembravano essere le intenzioni sull'Alitalia e la sua eventuale vendita.

Conseguentemente il ritorno al possesso da parte dello stato di una compagnia aerea nazionale ha reso necessario mettere mano al riordino del settore del trasporto aereo proponendo una serie di modifiche normative per regolare un comparto in crisi da anni e per combattere il dumping salariale e contrattuale messo in campo da alcuni competitor e mettere fine ad una competizione sleale, ad esempio applicando il CCNL di settore a tutte le aziende che operano negli aeroporti italiani

Di fronte a queste modifiche che rimettono al centro della competizione industriale la qualità del servizio offerto e la salute e la sicurezza di passeggeri e dipendenti, coloro che in questi anni hanno sfruttato l'assenza di regole aumentando i propri profitti in maniera esponenziale si stanno organizzando affinché il sistema rimanga come prima della pandemia. Il rilancio di Alitalia è quindi palesemente osteggiato ed al momento i giorni passano e l'Alitalia resta in amministrazione straordinaria nonostante il Governo abbia predisposto la

creazione di una NEWCO che acquisirà gli asset di Alitalia e ne garantirà il rilancio con un'iniezione economica di tre miliardi.

La Uil e la Uiltrasporti ritengono fondamentale la salvaguardia occupazionale di tutte le lavoratrici ed i lavoratori di Alitalia in a.s., le loro professionalità e le retribuzioni attraverso un adeguato piano industriale di rilancio che comprenda tutte le attuali aree di business di Manutenzione, Ground, Cargo e Volo e che consenta alla compagnia di recuperare le quote di Mercato lasciate libere da altri. Sono imprescindibili gli investimenti sulla modernizzazione della flotta al fine di ridurre sempre più l'emissione di CO<sub>2</sub>, puntando anche ad una riduzione del consumo del carburante in ottica Green. Il fondamentale rilancio di Alitalia deve consentirle di tornare ad essere l'azienda di riferimento del settore garantendo allo stesso una crescita qualitativa ed economica ed ai passeggeri un'offerta migliore e più consona al Paese che vengono a visitare. Inoltre va rivista l'attuale tariffazione aeroportuale rendendola più adeguata ed equilibrata per tutte le compagnie aeree. È importante riprendere il lavoro per il rinnovo del CCNL di settore, la cui parte generale è stata rinnovata a maggio adeguandolo economicamente e normativamente rendendolo sempre più strumento regolatore del settore del trasporto aereo. ♦

*\* Dipartimento Nazionale Uiltrasporti Trasporto Aereo Personale di Terra*

# PIANO FORMATIVO AIRONE

Training for optimize new expertises



a chi è  
**RIVOLTO**

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

Il piano prevede **2160 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.

AVS/048/181  
CUP G68D19000550008  
FINANZIATO DA FONDIMPRESA  
Avviso 3/2018

## GLI OBIETTIVI

Sostenere la competitività delle aziende attraverso lo **sviluppo delle capacità strategiche** necessarie ad accompagnare e ad anticipare le evoluzioni del mercato.

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 stimolando la crescita professionale.

Sostenere la competitività delle PMI del settore promuovendo la **creazione di reti**, anche informali, allo scopo di rafforzare la loro posizione nei confronti delle aziende di maggiori dimensioni attraverso la **condivisione di conoscenze** tra operatori della filiera.

Promuovere il **miglioramento delle performance aziendali** attraverso l'acquisizione oppure il potenziamento di specifiche competenze professionali e accrescere l'efficienza delle aziende beneficiarie nella erogazione dei servizi di trasporto e logistica.



coinvolti  
**AZIENDE  
E LAVORATORI**

37 sono le aziende beneficiarie della formazione, coinvolgendo un totale complessivo di 234 lavoratori.



aree tematiche delle  
**AZIONI FORMATIVE**

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

# TPL: RIPARTIRE DAL CONTRATTO NAZIONALE

di Roberto NAPOLEONI \*

**N**el mese di luglio, nella sede della Uiltrasporti, il Segretario nazionale della Mobilità, Paolo Fantappiè, e il responsabile del Dipartimento nazionale Tpl, Roberto Napoleoni, hanno incontrato i Segretari regionali del settore per fare il punto sulla situazione del comparto duramente colpito della terribile emergenza sanitaria che ha coinvolto il nostro Paese.

Il dibattito ha toccato diversi temi tra i quali le conseguenze sulla domanda di trasporto pubblico fortemente ridotta in conseguenza dell'epidemia, il rinnovo del contratto collettivo nazionale, la situazione sul ricorso al Fondo bilaterale di solidarietà e lo staus quo rispetto all'assegnazione dei servizi e alle relative gare laddove queste siano state avviate.

Dalla discussione è emersa forte preoccupazione per il notevole calo della domanda dovuto da un lato alla paura del contagio, ancora percepita da molti cittadini e dall'altro alla diffusione dello smart working, utilizzato sia dalle aziende private che dalla pubblica amministrazione in maniera massiccia, che hanno di fatto notevolmente ridotto l'esigenza di spostamento delle persone.

Opinione condivisa da tutti è quindi quella della necessità di una forte azione di rilancio del trasporto pubblico attraverso campagne di comunicazione, anche istituzionale, che ne evidenzino in maniera netta la sicurezza e la sostenibilità.

Le norme introdotte dal Governo, sia nel momen-

to più acuto dell'emergenza che nelle varie fasi di ripresa, hanno consentito, finora, di reggere più o meno bene l'urto della pandemia sul settore che seppur fortemente colpito, in par-

ticolare nei comparti più legati alle lunghe percorrenze, ai servizi di noleggio e a più elevata vocazione turistica per i quali mancano provvedimenti specifici di maggior garanzia, ha visto arrivare stanziamenti di risorse ingenti per garantire i corrispettivi minacciati dalla riduzione delle percorrenze soprattutto nel periodo di lockdown, per ristorare le aziende dai mancati introiti dovuti al quasi azzeramento dei ricavi da titoli di viaggio e per sbloccare anche alcuni crediti vantati dalle stesse aziende per partite pregresse.

Quello che però ancora non si vede, tanto a livello nazionale quanto a livello territoriale, è un'azione di vero e proprio rilancio del servizio che in mancanza di una ripartenza decisa con un forte incremento delle persone trasportate soffrirà inevitabilmente il calo dei passeggeri con possibili conseguenze negative anche sui livelli occupazionali.



Finora grazie alla professionalità e al senso di responsabilità dei lavoratori e anche ad importanti accordi sindacali, nazionali e territoriali, siamo riusciti sempre a contemperare la salute e la sicurezza dei lavoratori e dell'utenza con l'esigenza di continuità di un servizio fondamentale e costituzionalmente garantito quale quello alla mobilità che infatti non ha visto mai interruzioni e ha sempre assicurato la possibilità di movimento.

Il Fondo bilaterale di solidarietà del settore, che, però, ancora registra un intollerabile ritardo da parte dell'Inps nella lavorazione di molte domande inoltrate dalle aziende e nella conseguente erogazione degli assegni ordinari ai lavoratori, ha inoltre aiutato le persone a mantenere livelli retributivi certamente meno critici

stagione di regole che la parti dovranno negoziare anche verso una nuova e più funzionale organizzazione del lavoro che inevitabilmente sarà necessaria nell'era post-Covid".

La Segreteria nazionale ha ribadito pertanto come suo prioritario obiettivo quello di riavviare il confronto con lo scopo di giungere al rinnovo del contratto nazionale il prima possibile ma andando, da subito, a chiudere la coda contrattuale relativa al Fondo di assistenza sanitaria TPL Salute per il quale è già stato dato di fatto avvio all'iter di costituzione.

Un altro argomento emerso nel corso della discussione è stato quello delle gare per l'assegnazione dei servizi

che stanno dimostrando sempre più la loro inefficacia rispetto all'obiettivo di industrializzazione ed efficientamento del settore e che anzi diventano, sovente, origine di infinito contenzioso tra i partecipanti e di blocco degli investimenti e dello sviluppo del Tpl.

Anche su questo riteniamo che occorrerà fare una riflessione più puntuale, ancor di più alla luce dei cambiamenti che inevitabilmente questa pandemia porterà nelle abitudini di mobilità

delle persone e sulla conseguente e ineludibile nuova strutturazione dei servizi di trasporto pubblico che andranno ripensati completamente.

Questi argomenti saranno oggetto di approfondimento e di ulteriori valutazioni in occasione di successivi momenti di confronto allargato che saranno organizzati entro la fine dell'anno.

*\* Dipartimento Nazionale Ultrasporti Mobilità  
Trasporto Pubblico Locale*



rispetto a quanto avrebbe potuto accadere in assenza di ammortizzatori sociali. Ora però occorre evitare che le aziende si "assuefacciano" a questa condizione ritardando la piena ripresa dei servizi e il pieno utilizzo dei loro dipendenti con un ricorso diciamo così "improprio" o comunque non necessario del Fondo stesso.

Anche alla luce degli importanti stanziamenti economici, di cui si è accennato, il primo passo per segnare la ripartenza del settore è, a nostro avviso, proprio la ripresa del negoziato contrattuale per il rinnovo del Ccnl degli autoferrotranvieri-internavigatori che va chiuso velocemente per dare finalmente una risposta vera alla pressante richiesta di recupero salariale ancor più accentuata dalla crisi economica conseguente alla diffusione del Covid-19 e per dare avvio ad una nuova

# 1ª Riunione di Dipartimento Porti e Logistica: Condividere è la Prima Regola

a cura del Dipartimento Nazionale Porti e Logistica

**L'**isolamento prima e l'inedita crisi a seguito del Covid-19 poi, hanno amplificato il bisogno di condivisione nel Sindacato, stimolando nuove modalità di incontro e di comunicazione, che hanno trovato espressione diretta nei Porti e Logistica della Uiltrasporti. Per la prima volta, infatti, i due comparti si sono riuniti congiuntamente, per mettere a fattor comune le principali questioni settoriali, scambiando informazioni e obiettivi, per rafforzare i percorsi di risposta ai tanti problemi che le lavoratrici ed i lavoratori stanno affrontando.

L'incontro molto apprezzato da tutti i partecipanti, in modalità webinar, è stato introdotto e chiuso dal Segretario nazionale Marco Odone, che ha rimarcato la crescita comunicativa del sindacato in questo periodo, caratterizzata da moltissimi incontri on line, che hanno insegnato ad usare "tempi televisivi", che hanno reso gli scambi più sintetici ed incisivi, migliorando la qualità e l'ascolto degli interventi.

"La nostra scelta di condividere tra settori sarà ulteriormente sviluppata in settembre, con il coinvolgimento anche dell'igiene ambientale, in una due giorni di discussione comune viso a viso, in una località che stiamo selezionando" ha anticipato Odone, che ha toccato diversi temi, partendo dalla considerazione di quanto il Covid-19 sia stato determinante nella clamorazione dell'intera filiera del merci quale servizio

essenziale. "Dobbiamo afferrare questo momento con decisione per chiedere al Governo interventi strutturali di miglioramento delle condizioni nel settore, perché le parole di elogio per il lavoro svolto dai lavoratori non restino tali, ma si trasformino in riconoscimento reale" ha sottolineato.

"Nel nostro prossimo futuro ci attende un intenso lavoro per i rinnovi contrattuali e abbiamo ottenuto l'impegno formale del Ministero a mettere tutte le controparti a un tavolo il prossimo 7 settembre, per la ripresa dei negoziati di rinnovo del CCNL porti".

Ha poi espresso preoccupazione per i focolai di infezione nella logistica, che il sindacato deve affrontare con fermezza, per scongiurare il prefigurarsi di un secondo lock down dagli esiti disastrosi, anche se c'è da aspettarsi ancora chiusure e blocchi a macchia di leopardo.

Riguardo alla speculazione e alla concorrenza sleale nel settore delle merci, per bloccare il perverso meccanismo del massimo ribasso, ha invitato ad osservare il problema da una prospettiva generale, a partire dal settore container: nonostante la crisi mondiale Covid-19, i grandi container shipping liner, tra il fermo parziale delle flotte e l'impennata dei noli, stanno realizzando importanti profitti. Ciononostante chiedono, ed ottengono, sconti ingiustificati ai porti, dando il via ad una concorrenza al ribasso sull'intera filiera.



A seguire, è intervenuto il Coordinatore nazionale Porti, Giuliano Galluccio, che ha rimarcato come dalle diverse norme contenute nel Decreto Rilancio si evidenzia quanto i trasporti siano un unico sistema, sebbene i porti godano di maggiori tutele grazie alla concorrenza regolata, il cui modello è stato previsto dal decreto anche per il trasporto aereo. “Nei trasporti la condivisione è molto importante - ha aggiunto - soprattutto adesso che non sappiamo dove stiamo andando, per il cambiamento della mappa mondiale dei consumi a seguito della crisi pandemica, che costringe i porti a navigare a vista”.

Le perdite complessive di traffico portuale si aggirano intorno al 20%, con differenze tra porto e porto in base alle tipologie di traffico. Per mettere in sicurezza le attività “abbiamo chiesto al governo provvedimenti urgenti, alcuni dei quali sono stati recepiti con successo” ha spiegato Galluccio. Tra questi, il contributo di 90 euro ad ogni lavoratore delle imprese ex art.17, e la regolamentazione dell'autoproduzione per il rizzaggio/derizzaggio a bordo nave dei carichi rotabili, che anche la Commissione europea mette in capo al lavoro portuale. Si è fatta finalmente chiarezza sul chi fa cosa, “con il pieno accoglimento della nostra richiesta, che apre una nuova stagione molto impegnativa, per le pressioni enormi nei porti e in sede ministeriale degli armatori, assolutamente contrari a questa norma”. Per questo lo sciopero proclamato lo scorso 24 luglio è stato solo sospeso, mantenendo lo stato di agitazione,

pronti a forti mobilitazioni in autunno. Infine, la messa in sicurezza delle imprese portuali con la proroga di 1 anno delle concessioni degli Artt.16 e 18 e con la riduzione dei canoni, dotata con 10 mln di euro messi a disposizione delle Autorità di Sistema Portuale, dà respiro a tutto il settore, creando condizioni migliori per il rinnovo del CCNL.

A seguire, Massimiliano Pischedda del Dipartimento nazionale, apprezzando la condivisione con i porti di informazioni utili alla gestione dei tavoli, ha descritto i principali problemi che attanagliano l'autotrasporto merci. Tra questi, le molte imprese di autotrasporto container e casse alla ricerca di risparmio sul costo del lavoro, per far fronte al calo dei volumi. “La posizione della Uiltrasporti è che avvenga un confronto sindacati-associazioni e aziende più rappresentative per individuare un'unica norma uguale per tutti” ha spiegato Pischedda, che ha ricordato anche il lavoro che si sta compiendo affinché agli autisti di questo comparto, che hanno dimostrato grande impegno nel lungo periodo di emergenza travalicando le 58/60 ore stabilite da contratto tra guida, tempi di attesa e carico/scarico, siano dati riconoscimenti economici e soprattutto contributivi.

Nel comparto delle cisterne e delle autobotti, invece, si è alle prese con la richiesta della Italiana Petroli alle imprese autotrasportatrici, di installare telecamere a bordo dei mezzi, prive di qualsiasi dispositivo di sicurezza. L'utilizzo delle immagini è riservato alla sola Italiana Petroli, che se ne serve per sorvegliare l'operato degli autisti e sanzionare azienda e dipendente in caso di rilievi.

Infine, Pischedda ha fatto un passaggio sui rider, per i quali sono in corso confronti con il Ministero del Lavoro, con obiettivo Uiltrasporti di impedire accordi di comodo tra piattaforme e fattorini, per far sì che abbia ampia applicazione il contratto nazionale della logistica, prevedendo l'apertura di vertenze per le piattaforme che non lo faranno.

Il quadro tracciato dal Dipartimento nazionale è stato poi completato dal Coordinatore nazionale Logistica, Walter Barbieri, che ha fortemente richiamato l'attenzione sull'alto pericolo di contagio nei magazzini della logistica. Purtroppo continuano a formarsi focolai con numero cospicuo di contagi, difficilmente contenibili per il comportamento lassista dei consorzi, ►►►

a cui le grandi aziende di logistica affidano il lavoro dei magazzini. “È necessario insistere per mettere in piedi i comitati di salute e sicurezza, e siamo determinati ad aggiungere tra i motivi di rescissione del contratto da parte del committente, previsti nell’art.42 del CCNL Logistica, quello della non costituzione dei comitati” ha ribadito Barbieri. Troppo spesso il rifiuto di lavoratori magazzinieri di sottoporsi ai controlli sanitari, è assunto come giustificazione da parte dei datori di lavoro all’insorgere dei focolai: “la nostra risposta è che i lavoratori che fanno questo, non devono entrare a lavorare! Quasi tutti gli italiani hanno dimenticato i 35.000 morti in 2 mesi, ma noi sindacalisti dobbiamo tenere occhi e orecchie bene aperti”.

Infine, in riferimento alla ripresa delle attività di TNT, Barbieri ha annunciato un accordo in settembre con Fedex, per il suo rilancio nel traffico domestico.



Sono poi seguiti gli interventi dai territori, primo fra tutti quello di Roberto Gulli, Segretario Generale regionale della Liguria, che ha evidenziato quanto terra e porti si tocchino sempre più, anche per il fenomeno degli armatori che tendono a diventare operatori multimodali, fagocitando l’intera filiera. “Nessuno può pensare di cavarsela da solo, e il recente sciopero ligure lo dimostra, avendo avuto grande successo grazie al contributo determinante di autotrasportatori, portuali e corrieri”

Marco Furletti, Segretario Generale provinciale di La Spezia ha spiegato che alcune perdite di traffico del porto non sono dovute al Covid, ma al posticipo degli

investimenti annunciati e mai attuati del principale terminalista del porto, Contship. Le aziende hanno perso fatturato è vero, ma hanno usufruito di cig, sconti canoni e smart working “che deve essere regolamentato nei contratti, perché adesso è sbilanciato a favore delle sole aziende”.

A questo ultimo argomento si è riallacciato Duilio Falvo, Coordinatore Uiltrasporti del porto di Genova, che ha considerato gli effetti negativi dello smart working sui consumi e sulle attività commerciali come bar, tavole calde, ristoranti, che si riflettono inevitabilmente anche sui traffici portuali.

Antonello Guerrazzi, Segretario di Salerno, ha evidenziato che grazie al traffico agroalimentare il porto ha contenuto le sue perdite al 6%, ed ha espresso preoccupazione per le pressioni che in prospettiva gli armatori eserciteranno su Salerno per l’autoproduzione.

La riflessione di Lanfranco Ricci, Segretario regionale della Toscana, ha invece riguardato Amazon, esortando ad un maggior coordinamento e scambio di informazioni fra tutti i magazzini che il gigante statunitense ha sparsi in Italia.

Il Coordinatore regionale Logistica della Liguria, Giovanni Ciaccio, ha denunciato la pratica di molte aziende di autotrasporto di mettere in cassa integrazione i propri dipendenti, dando a terzi i trasporti: “Questa speculazione deve finire” ha enfatizzato. Ha poi parlato di un importante lavoro sindacale unitario per giungere ad un accordo territoriale per il rispetto del CCNL Logistica in tutto il settore corrieri, che Marco Odone ha definito nelle sue conclusioni, una testa d’ariete di sostanziali modifiche positive per il tavolo nazionale.

Giovanni Vilella, Segretario provinciale di Cosenza, ha espresso preoccupazione per il crescere dei container vuoti ai varchi del porto, auspicando che presto riprendano anche gli altri traffici, a cominciare da quello delle auto elettriche, anche se resta il grave problema dei bassi redditi delle famiglie che fa ristagnare i consumi, tanto più che in Calabria ci sono lavoratori che ancora non hanno ricevuto la cassa integrazione dall’Inps.

Il Segretario regionale della Liguria, Franco Paparusso, ha denunciato, infine, il tentativo da parte dei terminalisti di scavalcare le regole, utilizzando lavoratori di una cooperativa e tenendo i propri in cassa integrazione. “Su questo abbiamo chiesto l’intervento dell’Autorità di Sistema, che tuttavia continua a tenere separati i suoi porti nei ragionamenti, è attendista e non ci sostiene sull’autoproduzione. Siamo pronti alla mobilitazione se le cose non cambieranno rapidamente”. ♦

# 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

# Attivo Mobilità Attività Ferroviarie

a cura del Dipartimento Nazionale Mobilità  
Attività Ferroviarie

**R**oma, 16 luglio 2020 si è tenuto il primo attivo dei settori Uiltrasporti "in presenza" e nel rispetto delle norme anti-Covid, l'incontro si è svolto presso la sede della Uiltrasporti Nazionale. Hanno partecipato all'iniziativa, alla presenza del Segretario Generale Claudio Tarlazzi, tutti i responsabili territoriali del settore Mobilità/AF, il Dipartimento Nazionale e il Segretario Nazionale Mobilità Paolo Fantappiè.

Durante la parte iniziale dell'incontro vi è stata l'illustrazione del Segretario Nazionale Mobilità, sulla panoramica di insieme relativa a tutte le società del Gruppo FSI in seguito alla situazione del lockdown, con particolare focus sugli effetti relativi alla mancanza di passeggeri, ovvero al forte abbattimento di introiti per la società Trenitalia.



È stato uno shock e un impatto mai visto nel settore del trasporto ferroviario, con una riduzione dei ricavi operativi e di sostenibilità dei flussi di cassa. Si stimano perdite dovute a mancata vendita di biglietti per circa 10 milioni di euro al giorno nel periodo di lockdown, solo nei mesi di marzo e aprile, registrando una perdita di fatturato di 500 milioni di euro rispetto al 2019, che proiettata a fine anno vale quasi 1,5 miliardi. Situazione esattamente analoga quella vissuta dalla società Italo-NTV che al pari dell'incumbent, ha quasi totalmente azzerato la propria offerta commerciale di trasporto durante la fase acuta della pandemia, situazione che ha determinato l'esigenza di ricorrere in maniera massiccia agli ammortizzatori sociali.

Non meno necessario, ma assolutamente dovuto, l'approfondimento e il dibattito scaturito sul tema dello Smart Working. Tema fortemente di attualità e molto dibattuto in questo periodo, è necessario insistere sul normare ogni singolo aspetto di questa diversa modalità di svolgimento della prestazione lavorativa,



già un passo importante è stato mosso, rimarca il Segretario Fantappiè, avendo recentemente raggiunto un'ulteriore intesa con la Holding-FS in merito al lavoro agile, avendo quindi ampliato e migliorato il precedente accordo già siglato nel 2018.

Ulteriore tema di approfondimento quello sulla partita afferente il rinnovo contrattuale, rinnovo che si riguarda di svolgere di pari passo con i colleghi del TPL, abbiamo la necessità di chiudere rapidamente il triennio 2018-2020 conclude il Segretario Generale Tarlazzi, è assolutamente indispensabile riprendere il negoziato con le controparti appena dopo l'estate, anche in considerazione delle necessità ormai impellenti nel settore del merci, dove il dumping contrattuale sta dilagando prepotentemente, creando forti disallineamenti anche all'interno dello stesso Gruppo-FSI dove le vicende del polo logistico necessitano attente valutazioni di insieme.

vato livello di know how e specializzazione che viene sempre più richiesto ai lavoratori del settore ci impone un massiccio cambio di rotta.

Alla luce di tutte queste necessità, e con l'obiettivo di mettere a fattor comune le nostre proposte e le nostre idee, siamo intenzionati già a partire dal mese di settembre/ottobre a convocare un successivo attivo di settore con delle iniziative specifiche e mirate.



Con l'occasione di questo primo attivo "di presenza", il settore ha salutato e ringraziato calorosamente Mauro Di Giovanni che dopo 42 anni di militanza sindacale attiva lascia l'incarico nel Dipartimento Nazionale e approda ad un altro, godersi la meritata pensione. Entrano in Dipartimento Nazionale Angelo Cotroneo e Michele Cipriani.

Particolarmente attiva la partecipazione dei segretari regionali presenti che hanno apprezzato il lavoro svolto durante la fase critica del lockdown e sugli accordi

Sul settore degli Appalti invece continuano le problematiche relative alle gare con il massimo ribasso, situazione già esaminata e denunciata più volte. Ci sembra a questo punto evidente la responsabilità della committenza, come Uiltrasporti riteniamo che il percorso possa unicamente indirizzarsi verso la ricerca di un nuovo modello organizzativo che travalichi il sistema delle gare di appalto per servizi legati alla qualità; l'ele-

raggiunti con FS per la gestione del lavoro agile. Giudicata performante l'azione prodotta dalla segreteria nazionale in materia di formazione, soprattutto dedicata alle nuove leve sindacali. Evidenziata la necessità di rinnovo contrattuale in FS, in particolar modo l'aggiornamento economico, in caso di dilazione della tempistica negoziale. ♦

# IL COVID-19

## L'anti globalizzazione

di Riccardo MUSSONI \*

**S**iamo ancora sotto l'effetto del tracollo finanziario del 2008 ed ecco lo tsunami COVID-19 che travolge il mondo e soffoca i fragili germogli della ripresa economica, che a fatica si sono estesi verso uno stimolo di luce, in una terra essicata: da interessi politici, spasmodiche dimostrazioni di potere e dall'indifferenza sociale della globalizzazione.

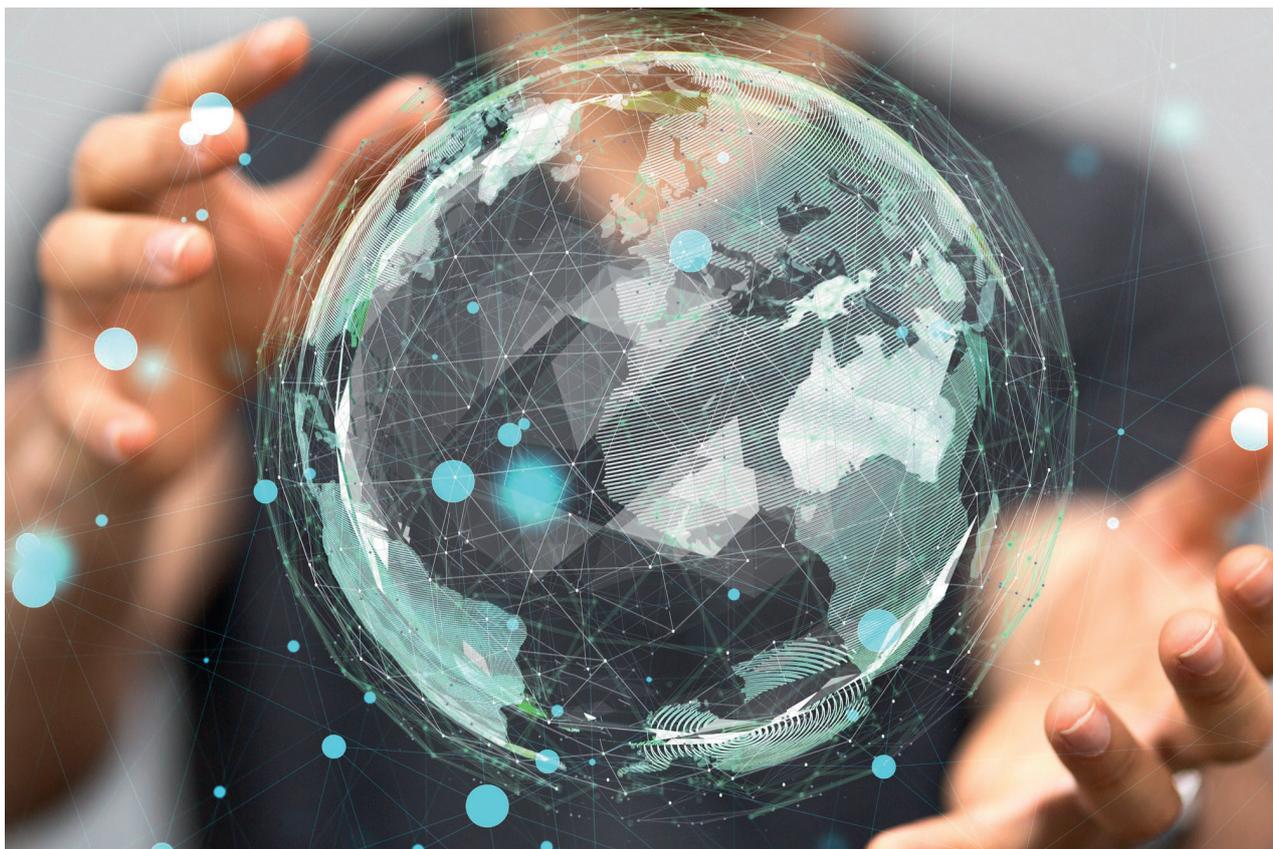
La globalizzazione, quando l'emergenza sanitaria sarà finita, si troverà di fronte ad un crocevia: da una parte, una vera e propria de-globalizzazione dove, decrescita, protezionismo e il ritorno alle economie chiuse sembrano essere effetti inevitabili, come per esempio: la guerra commerciale di Trump alla Cina, la Brexit e le recenti dichiarazioni del ministro dell'economia francese dove afferma che alcune produzioni strategiche, in particolare quelle legate ai farmaci, devono tornare in Europa.

Dall'altra parte, anziché una "slowbalisation", potrebbe svilupparsi una multi società globale in grado di assicurare efficaci strumenti di contrasto ai danni economici provocati dal Covid-19 nonché l'implementazione di un sistema sanitario globale a protezione dei paesi più sviluppati.

L'enorme passo in avanti, che la tecnologia ha compiuto negli ultimi decenni, ha consentito la digitalizzazione del mondo e la facilità di spostamento di persone e merci. Di fatto ogni tipo di distanza si è ridotta rendendo il nostro mondo un villaggio globale, situazione ideale per ogni tipo di contagio, da quello informatico a quello virale.

Tutti sanno che il Covid-19 è partito da Wuhan, l'esteso capoluogo della provincia di Hubei, nella Cina centrale. Nella provincia sono presenti molte industrie automobilistiche con costruttori occidentali e giapponesi. La Dongfeng Motor Corporation, il cui quartier generale è proprio a Wuhan è uno dei giganti dell'industria automotiva cinese, che collabora in joint venture, con PSA, Honda, Nissan e Renault. L'azienda cinese ha una forte concentrazione di attività nello Hubei, come per esempio l'apertura, nel 2019, della terza fabbrica in collaborazione con l'Honda, sono 13mila i lavoratori occupati nei 3 complessi industriali, con una capacità produttiva di 600.000 veicoli l'anno. Con la Renault la capacità produttiva è di circa 300 mila veicoli l'anno e dà lavoro a 2 mila persone. Per quanto riguarda Nissan, nella regione dello Hubei, vengono prodotte piccole berline. Con la francese PSA, (appartengono al gruppo i marchi automobilistici Peugeot-Citroen-DS-Opel-Vauxall Motor) oltre alla produzione di mezzi con un target prefissato di un milione di veicoli, c'è la partecipazione azionaria. C'è poi la General Motors che ha uno dei suoi quattro impianti in Cina proprio a Wuhan per la produzione di modelli a marchio Cadillac, Buick e Chevrolet; Bosch con due stabilimenti. Seguono le francesi Valeo (sistemi elettronici) e Faurecia (illuminazione e assistenza alla guida). Infine la Borgwarner, multinazionale che fornisce componenti per veicoli ibridi ed elettrici che ha in Cina otto impianti, uno dei quali a Wuhan e un altro a Jingzhou, altra importante città dello Hubei.

Quanto illustrato è solo indicativamente, una piccola parte di ciò che si produce in Cina, che ospita il 60% delle prime 500 multinazionali al mondo. La Cina intende



crescere ancora di più nell'industria farmaceutica. Nel piano "made in China 2025" il paese intende, nei prossimi otto anni, esportare i prodotti farmaceutici sui grandi mercati di tutto il mondo scavalcando gli Stati Uniti che detengono il primato in tale materia. Per questo motivo la Cina invita e ospita i migliori gruppi di ricerca internazionali nel tentativo di apprenderne le conoscenze e creare propri gruppi Big Pharma.

L'emergenza coronavirus ci fa comprendere come il mondo sia realmente interconnesso dalla globalizzazione. Merci, capitali, servizi e sempre più persone possono circolare liberamente senza, quasi, barriere tra gli Stati. Situazione che ha creato una notevole perdita di quote manifatturiere a discapito degli stati maggiormente industrializzati a favore dei paesi emergenti, complici il minor costo del lavoro e mancanza di diritti dei lavoratori.

Comunque sia, per ora i movimenti internazionali si sono ridotti, per non dire davvero crollati. In pochi ormai si spostano di stato in stato per lavoro, pochissimi come turisti. Le merci da un paio di mesi hanno in gran parte smesso di circolare dall'Asia ad Europa e

Nord America. La Cina ha scoperto di non avere futuro senza consumatori occidentali, l'Occidente di non riuscire a produrre nemmeno più uno spillo senza la Cina. Molti i manager delle aziende occidentali sono rimasti sconvolti, quando hanno scoperto che parte della componentistica delle produzioni delle società che gestiscono avviene in Cina, attraverso la rete dei fornitori e dei subappalti. Tuttavia il mondo commerciale ha tirato il freno a mano, non sappiamo se tale frenata rimarrà tale, ma è in atto. Il coronavirus sarà, a breve, la giustificazione su cui far leva sulle opinioni pubbliche, vedi gli eventi citati in apertura, per innescare una domanda di de-globalizzazione e riportare nei paesi di origine le attività esternalizzate in stati dove norme e diritti, legati al lavoro, sono quasi inesistenti.

Concludendo, con una metafora: "un battito d'ali di farfalla in Cina non può scatenare una tempesta nel resto del mondo". ♦

*\* Dipartimento Nazionale Ultrasporti Mobilità  
Attività Ferroviarie*

# ANNUS HORRIBILIS O LEZIONE DI VITA?

di Massimo LONGO\*

**I**l settore dell'autonoleggio in senso stretto, ovvero quelle aziende che fanno riferimento all'omonimo CCNL e che si occupano essenzialmente di noleggio a breve e lungo termine, ha subito una terribile flessione di fatturato a seguito dell'emergenza Covid-19. Forse più che una flessione, sarebbe corretto dire che ha subito un colpo da Knock-Out. Fortunatamente il conteggio dell'arbitro è ancora in corso.

Al termine delle prime nove settimane di cassa integrazione, alla quale hanno fatto ricorso tutte le aziende sopra citate, nessuna esclusa, possiamo tirare una riga e cercare di analizzare questa prima parte dell'annus horribilis. Per gli amanti della cabala aggiungo: dell'anno non a caso, bisestile.

Il Governo ha fatto, e sta facendo, enormi sforzi dal momento in cui si è venuto a trovare di fronte ad una situazione sanitaria improvvisa ed unica negli ultimi cento anni ed alla conseguente peggiore emergenza economica dal dopoguerra; sono perciò da considerarsi come inevitabili alcuni errori commessi nella gestione dell'emergenza, uno dei quali in particolare, mi sento di sottolineare.

Fin dal primo decreto di febbraio si prevedevano misure ad hoc per il settore del turismo in tutta Italia, con sospensione dei versamenti di ritenute e contributi per il settore alberghiero.

Misure adottate, come disse il ministro dell'Economia, Roberto Gualtieri, in sala stampa a Palazzo Chigi prima della riunione, «perché quel settore ha subito e sta subendo delle cancellazioni quindi dovevamo dare una risposta immediata, anche dal punto di vista della liquidità. Ma questo non esaurisce le misure che vareremo



sul settore del turismo». Il Decreto Rilancio ha poi proseguito su questo solco, continuando a dimenticare il settore dell'autonoleggio.

Ritengo quindi che questo sia stato uno degli errori commessi dal Governo: il mancato inserimento dell'autonoleggio nell'ambito del Turismo.

Le aziende in questione hanno subito una flessione del fatturato che, in alcuni casi, ha superato il 90%. Oltre al mercato dei così detti "clienti business", completamente immobile a causa del protrarsi del lockdown per quasi due mesi, tutta la porzione del noleggio turistico è praticamente evaporata già dai primi giorni di marzo. Le aziende che erano abituate a ricevere migliaia di prenotazioni per e durante tutto il periodo estivo, periodo che di fatto costituisce il 70% del fatturato annuo del settore, si sono trovate a dover gestire uno tsunami di cancellazioni. Quindi non è solo il settore alberghiero un pezzo dell'industria turistica italiana; oramai, anche il noleggio dell'auto, oltre alla sua fondamentale fun-

zione nell'ambito del trasporto, è, per chi viene a visitare il nostro Paese, una ineludibile parte della propria vacanza.

Se ne deduce che, il settore merita uno sguardo più attento, non solo per la salvaguardia di migliaia di posti di lavoro ma anche per l'importanza che questo ha per l'economia nazionale.

Infatti, i dati italiani di vendita delle auto nel 2019 ci dicono che il 25% delle quasi due milioni di immatricolazioni sono state auto destinate al noleggio a breve o a lungo termine.

Come dicevo, le aziende hanno fatto massicciamente ricorso alla cassa integrazione ed i lavoratori si sono trovati improvvisamente con lo stipendio dimezzato. Una situazione drammatica per moltissime famiglie. All'interno della filiera c'è, inoltre, una categoria di lavoratori che sta lottando per la sopravvivenza ed è la parte più povera di tutto il settore: quella composta dagli operai dedicati all'approntamento delle auto. La parte più povera, come sempre! I soliti noti, gli ultimi della fila.

Le aziende, a cui appartiene questa classe operaia, sono in genere molto piccole e vivono di appalti. Quando verranno meno i contributi dello Stato, alcune di queste, per salvarsi, useranno la già minacciata leva dei licenziamenti. Un dramma per tanti operai, tra i quali ci sono moltissimi ragazzi venuti in Italia per cercare di sfuggire dalla fame o dalla morte nel loro Paese di origine. Ragazzi che, a breve, potrebbero non avere più di che sopravvivere. Quindi un dramma per tutti ma per alcuni ancor più angosciante.

A proposito di questo, durante i primi giorni di forzata permanenza a casa, mi è capitato di fare una riflessione su di loro che esula un po' dalle questioni sindacali; ha a che fare, piuttosto, con la loro condizione, non di semplici lavoratori ma di esseri umani e sulla condizione di tanti altri che hanno seguito o che stanno seguendo le loro tracce.

Io, che vivevo un momento di emergenza, mi sono sentito impotente di fronte al pericolo invisibile che c'era fuori dalle mura di casa. Mi sono sentito prigioniero dei miei stessi spazi. Spazi familiari, che ho scelto io, che ho voluto esattamente così come sono. Sapevo che se non fossi uscito di casa, una volta passato il pericolo, una



volta passati quei trenta o quaranta giorni, presumibilmente la mia vita normale, la mia routine mi sarebbe stata restituita intatta, anzi più ricca grazie a questa incredibile esperienza. Avrei dovuto solo pazientare tra le mie cose, comodo, rilassato, proseguendo il mio lavoro.

Molti scalpitavano perché dopo qualche giorno di lockdown volevano riavere ciò che il destino ingiusto e baro gli aveva tolto, che comunque avrebbero ritrovato semplicemente aspettando pazienti: la loro libertà.

Ma "gli altri"? Tutti quegli "altri" che vivono una situazione di confino, di segregazione, di precarietà, di incertezza per la loro vita, per la vita dei loro figli? Di tutti questi "altri", dopo questa esperienza, riusciremo a pensare diversamente? Cominceremo a capire che il loro fuggire dalla guerra, dalla sicura morte, dalla fame più nera, l'accettare il rischio della morte durante il viaggio, le torture da personaggi privi di scrupolo e di umanità, il loro affrontare il nostro scherno, rifiuto, offesa, violenza, è disumano, è mille, centomila volte peggiore, di quanto noi abbiamo potuto vivere in quei giorni di "domiciliari" sulla nostra pelle di privilegiati del mondo? Privilegiati nonostante i nostri infiniti problemi, privilegiati perché senza alcun merito siamo nati nella parte più fortunata del mondo.

Forse da questa esperienza, da questa paura diffusa del non visibile, usciremo più umani. Forse ne usciremo meno egoisti. Forse ne usciremo meno ciechi. Forse. Spero. ♦

*\* Dipartimento Nazionale Ultrasporti Viabilità*

# Una Rivoluzione Tutta da Scrivere

di Simone DE CESARE \*

**L**a pandemia Covid-19 che ha generato l'emergenza sanitaria ha dato una consapevolezza nuova ad aziende e lavoratori: il lavoro agile riguarda ormai in Italia milioni di persone e non più una sparuta minoranza. È evidente che l'attuale normativa non garantisce il momento emergenziale nel quale sono stati tuffati i lavoratori loro malgrado e servono nuove regole per non sprecare questa straordinaria occasione.

Questa è un'opportunità che non potrà non essere sfruttata al meglio pertanto andranno messe in campo tutte le energie necessarie per accompagnare quella che sarà una rivoluzione tutta da scrivere.

Nell'ultimo ventennio il boom dello sviluppo informatico e connessione sempre più smart hanno fatto immaginare un cambiamento epocale nella modalità del mondo del lavoro ma che poi nei fatti ha prodotto molto poco in termini di lavoro agile.

Alcune aziende, soprattutto quelle capaci di avere una visione più dinamica, avevano già avviato progetti di smart working, e li hanno realizzati anche tramite accordi sindacali, trovandosi in questo momento pronte sia come strumenti di hardware da utilizzare che attraverso una mentalità già abituata a lavorare non recandosi in ufficio. Attorno ad esse purtroppo è rimasto il vuoto nonostante nel 2017 la politica aveva prodotto una legge dedicata al lavoro agile: un buon quadro normativo che lasciava la possibilità di definire le modalità e i dettagli (aspetti molto importanti) sia alla contrattazione individuale che a quella sindacale a seconda della dimensione dell'azienda. Lo smart working era ovviamente utilizzato per uno o due giorni a settimana attraverso corsi di formazione adeguati e prestava una maggiore attenzione alla salute e sicurezza sul lavoro da rispettare anche al di fuori dell'ufficio.

Il lavoro agile, sia chiaro, non è il "vecchio" telelavoro, dove l'azienda doveva praticamente allestire una postazione lavorativa a casa del dipendente che ne faceva richiesta dalla quale doveva connettersi durante l'orario di lavoro garantendo la medesima prestazione da casa. Il lavoro agile consente al dipendente che svolge funzioni non propriamente operative e che quindi può gestire la propria attività fuori dall'ufficio di avere tramite un laptop ed un cellulare con i relativi sistemi operativi messi a disposizione del datore di lavoro di poter effettuare il proprio lavoro in qualsiasi luogo, unico obbligo quello di rimanere in una posizione coperta da una rete per garantire un collegamento adeguato. Questa nuova modalità ovviamente è in netta contrapposizione rispetto alle vecchie modalità lavorative di "fantozziana memoria" dove il capo pretendeva di avere il dipendente fisicamente in ufficio ed è stata di fatto osteggiata da molte aziende.

È stato ampiamente dimostrato che la produttività aumenta se il dipendente viene responsabilizzato e non controllato come se fosse un bambino. La sensazione è che il lavoro agile sia stato finora vissuto come un fatto laterale, quasi di nicchia per pochi eletti. Non certo un'opportunità da cogliere al volo, per scoprire magari che può dare benefici a cascata risolvendo anche problemi di traffico e di salvaguardia dell'ambiente rendendo meno irrespirabili le nostre città. Del resto la stragrande maggioranza dei dipendenti va ogni giorno in ufficio, a timbrare il cartellino dopo essere stati il più delle volte incolonnati in auto nel traffico o stipati nei mezzi pubblici coprendo svariate distanze, sprecando tempo e inquinando in modo direttamente proporzionale all'estensione degli agglomerati urbani. Tutto sempre più di corsa magari dopo aver accompagnato i figli a scuola o a lezione o a ginnastica aumento lo stress da

lavoro correlato che negli ultimi anni è aumentato vistosamente.

Poi è arrivato lo tsunami dell'emergenza Covid che ha cambiato quasi tutto assestando uno scossone anche al mondo del lavoro. Non c'è stato il tempo per accendere dibattiti, confronti sindacali o scontri nelle consuete sedi politiche. L'unica possibilità per continuare a lavorare, stante la quarantena e il rischio di contagio, in moltissimi casi era agire da casa, attrezzandosi al meglio magari con un passaggio in azienda solo se strettamente necessario. Una cura shock che sulle prime ha destabilizzato ma poi, pian piano, ha regalato una consapevolezza ai dipendenti e alle aziende: lo smart working per lavoratori compatibili, naturalmente si può fare. La sua platea può quindi allargarsi senza provocare scompensi, anzi di esempi virtuosi se ne sono visti sempre di più. Se non si esaurirà presto, questa spinta al cambiamento potrebbe rivoluzionare anche i futuri rapporti di lavoro e persino le grandi città. Per esempio, assumere una persona che vive a centinaia di chilometri dalla sede di lavoro potrebbe diventare la norma.

Questo è stato un cambiamento improvviso che ha avuto un suo picco che perdura tuttora e che fisiologicamente avrà una sua discesa alla fine dell'emergenza. Si è passati dai 570 mila in lavoro agile prima della pandemia Covid (stime del Politecnico di Milano), agli 8 milioni con il lockdown nel giro di appena qualche settimana. Questi sono dati molto utili, e del personale interessato dallo smart working c'è un 94% che si trova d'accordo sul fatto che questa tipologia di lavoro fa risparmiare il tempo perduto ogni giorno sulla direttrice casa-lavoro-casa, che consente più flessibilità nella gestione delle questioni sia personali che lavorative, che dà la possibilità di lavorare efficacemente per obiettivi e, non ultimo, permette di bilanciare meglio i tempi di lavoro e tempo libero.

Altresì c'è un 71% che lavorando a casa lamenta di avere meno occasioni di confronto e di scambio con i colleghi e, in più, soffre anche l'aumento dei carichi familiari vista anche la chiusura delle scuole che hanno obbligato ad un doppio ruolo di lavoratore ed insegnante fatto oggettivamente non previsto da nessun amante del lavoro agile. Sicuramente il 60% degli interessati continuerebbe, magari con una formula mista.

Il vero nodo quindi sta nell'andare verso il futuro offrendo al dipendente la possibilità di scegliere. La diversità degli esseri umani e delle singole abitudini o situazioni familiari garantirà sicuramente un'equilibrata ripartizione delle richieste. Ridurre le distanze, dialoga-



re, socializzare è importante per star bene e per stimolare la creatività e produrre idee anche sul lavoro ma molti riescono a dare il meglio della propria genialità senza interagire con gli altri e di questo dobbiamo tenerne conto. È evidente che per dare dignità al lavoro agile anche al di fuori dall'emergenza mancano ancora alcuni tasselli fondamentali. Uno di questi è senz'altro una normativa al passo che non si affanni a inseguire i cambiamenti e le emergenze ma sia in grado una volta tanto di anticiparli. Dobbiamo quindi lavorare per ottenere regole chiare per i lavoratori e per le aziende, che portino a contratti dove si dettaglia ogni aspetto di questa nuova modalità: dagli strumenti alla sicurezza delle connessioni al rispetto per la privacy, dagli obblighi alle garanzie, dalla reperibilità al diritto alla disconnessione, evitando tra l'altro che il lavoro da remoto si trasformi in una prigione a cui hanno solo cambiato le pareti.

Questa è la sfida che ci attende nel prossimo futuro e molte aziende dell'hi-tech, dalla stessa Microsoft, a Facebook, a Twitter, anche nel nostro Paese, hanno già raccolto, probabilmente dopo essersi accorte che la quantità e la qualità del lavoro dei suoi dipendenti non calava affatto da remoto e, cosa non banale, c'era soddisfazione reciproca.

Il nostro paese avrà ancora bisogno di tempo per capire quanto sia fondamentale proseguire su questa strada e dobbiamo lavorare affinché il mondo del lavoro non senta il bisogno di richiudersi nel suo passato con la stessa velocità con cui è stato obbligato ad aprirsi al futuro dall'emergenza Covid-19. ♦

*\*Dipartimento Nazionale Uiltrasporti Trasporto Aereo Personale di Terra*

# QUELLI CHE... L'EUROPA

di Antonio ASCENZI \*

**A**nche se il tema Europa non è mai stato tanto divisivo come negli ultimi tempi, il 70° anniversario della dichiarazione di Robert Schuman, 9 maggio 1950, con la quale si avviava il percorso verso l'integrazione degli Stati europei e si ponevano le basi dell'attuale Unione Europea, è stata una buona occasione per una riflessione più complessiva sulla prospettiva della costruzione comunitaria.

Il primo elemento che emerge, al riguardo, è il progressivo affievolimento dei valori fondativi che portarono nel 1951 a mettere in comune, oltre che carbone ed acciaio, anche le migliori energie del vecchio continente.

Ciò è derivato in primo luogo dal modo in cui il capitale si è andato ristrutturando in questi anni con l'affermazione di un modello culturale improntato sull'apparenza, un esasperato individualismo e la competizione più sfrenata, autentici disvalori che si pongono in assoluta antitesi con l'idea di solidarietà che era e rimane alla base del sogno unitario, ma funzionali ad indebolire la coesione dei cittadini in modo da poterli meglio manipolare.

Quel modello culturale accompagnato sul piano economico dalla affermazione a partire dagli anni '80 delle teorie liberiste ha così determinato la supremazia dell'economia sulla politica per cui in Europa hanno prevalso le esigenze del mercato a danno del "sociale" e spesso si è assistito, in questo clima liberal o pseudo-liberal, a doppie deregolamentazioni: quelle nazionali e quelle europee.

Ne è un esempio l'allargamento dell'Unione ad Est, dopo la caduta dei regimi comunisti, finalizzato più alla ricerca di nuovi mercati piuttosto che ad esportare il sistema di diritti sociali ed individuali su cui era fondata la Comunità europea e forse questa visione troppo mercantile può spiegare la reticenza ad interventi drastici verso quei Paesi dell'Unione in cui tali diritti sono stati seriamente compromessi se non addirittura negati.

Ne consegue che il prevalere degli interessi economici rallenti oltremisura l'azione dell'Unione così che dell'Europa risaltino, più che i vantaggi, i ripetuti scontri ed i

mediocri compromessi intergovernativi del Consiglio europeo; lo scarso peso del Parlamento europeo, l'unica tra le sue istituzioni eletta direttamente dai cittadini; l'inadeguatezza, a causa delle divisioni fra gli Stati membri, a mediare lo scontro in atto tra le grandi potenze (certamente molto interessate

a mantenerne marginale il ruolo); l'eccesso di burocrazia che caratterizza il linguaggio comunitario (ad esempio è stato rilevato come, "I dieci comandamenti contengono 279 parole, la Dichiarazione Americana d'Indipendenza 300, le disposizioni della Comunità Europea sull'importazione delle caramelle esattamente 25.911).

Inoltre, alla sempre più diffusa perdita di fiducia nell'ideale comunitario ha contribuito la perdurante crisi economica che dal 2008 ha investito le economie mondiali, peraltro aggravatasi in seguito alla diffusione del COVID-19 e che ha ridato fiato alle pulsioni nazionaliste che tanti danni hanno procurato nel passato.

Pulsioni nazionaliste che hanno trovato un terreno molto fertile in Italia, un Paese caratterizzato, per dirla con Marco Damilano, da "fragile senso dello Stato, istituzioni non riconosciute, partiti di nuovo conio senza misura costituzionale"; un Paese passato con eccessiva disinvoltura dal Manifesto di Ventotene al fronte anti-comunitario come conferma anche un recente sondaggio de "L'Espresso", che ha coinvolto oltre duemila lettori, secondo il quale ben il 22 per cento degli intervistati ritiene che l'Europa non abbia futuro ed è destinata a sciogliersi.

Ovviamente non è estranea a questo risultato la ossessiva predicazione sovranista portata avanti dai leader della nostra destra politica (ma non solo da questa, purtroppo!), sempre pronti per qualche decimale in più nei sondaggi, alle più squallide strumentalizzazioni, ma



che hanno facile presa su cittadini ormai "sterilizzati" da anni di trash televisivo.

Ora, per contrastare questo pericoloso andazzo nazionalista ci sarebbe bisogno di un ceto politico molto, ma molto diverso da quello attuale che brilla, riprendendo sempre Marco Damilano, "per assenza di rappresentanza, partiti simulacro, liste personali, parlamentari scelti dalle oligarchie, militanti trasformati in followers" e soprattutto incapace, per la sua pochezza di rilanciare una intensa azione culturale in grado di rivitalizzare quella che Jurgen Habermas (sociologo e filosofo tedesco, tra i maggiori esponenti della Scuola di Francoforte), definiva "opinione pubblica europea", oggi quasi scomparsa.

Da questo punto di vista, un ruolo decisivo nel rilancio dell'ideale comunitario può esercitarlo il movimento sindacale, segnatamente quello confederale rappresentato da Uil, Cgil e Cisl, in virtù del fatto che per la sua natura di sindacato generale fa della solidarietà elemento caratteristico e fondamentale della sua azione.

Per la UIL, in particolare, si tratterebbe peraltro di essere coerente con la propria storia antica e recente: noi siamo quelli che fin dalla costituzione hanno ritenuto che "l'obiettivo dell'unità europea come strumento di progresso sociale, debba essere perseguito e la sua realizzazione appoggiata dai lavoratori" (Relazione presentata al 1° Congresso della Uil svoltosi a Roma il 6-7-8 dicembre 1953); noi siamo stati i primi tra le organizzazioni sindacali italiane ad aprire una propria

sede a Bruxelles per essere più vicini alle istituzioni comunitarie; noi siamo quelli da sempre impegnati nella Cooperazione internazionale in favore dei Paesi in via di sviluppo; noi siamo quelli che hanno coinvolto centinaia di quadri sindacali in corsi di alfabetizzazione sulle tematiche europee; noi siamo quelli che da anni hanno l'onore e l'onere di guidare la Confederazione Europea dei Sindacati, organismo al quale non sarà mai troppo tardi una cessione di competenze da parte dei sindacati nazionali.

Formare questa opinione pubblica europea è, quindi, nelle nostre corde e soprattutto nelle nostre possibilità perché abbiamo a disposizione le migliaia e migliaia di delegate e di delegati presenti nei luoghi di lavoro in grado di orientare i lavoratori per una loro convinta adesione all'ideale comunitario.

Ma abbiamo a disposizione, soprattutto, anche i tantissimi giovani abituati da anni a muoversi in una Europa senza frontiere, la cosiddetta "Generazione Erasmus"; giovani che dobbiamo continuare ad avvicinare e coinvolgere nel nostro impegno europeo perché unire l'Europa rimane un obiettivo fondamentale e qualificante del nostro impegno dal momento che, come sosteneva Jean Monnet, "non si tratta di coalizzare Stati, ma unire uomini". ♦

*\* Responsabile Nazionale Uiltrasporti per la Formazione Sindacale*



**UILTRASPORTI**  
LA NUOVA PIATTAFORMA E-LEARNING PER LA FORMAZIONE SINDACALE NELL'AMBITO DELLA PREVIDENZA DI BASE E COMPLEMENTARE

**UILTRASPORTI Academy**

**UILTRASPORTI ACADEMY  
LA NUOVA PIATTAFORMA  
E-LEARNING PER LA FORMAZIONE  
SINDACALE NELL'AMBITO DELLA  
PREVIDENZA DI BASE E  
COMPLEMENTARE**

La nostra iniziativa per ora rivolta a 1.500 quadri sindacali, crescerà affinché sia sempre più materia comune la previdenza di base e quella complementare, in diretta connessione con le norme che disciplinano il mondo del lavoro.

La Uiltrasporti per rafforzare ed approfondire la cultura finanziaria previdenziale dei propri quadri sindacali ha lanciato una piattaforma e-learning dedicata alla formazione online in materia sindacale, sulla previdenza di base e complementare.

I corsi di formazione vengono erogati attraverso la somministrazione delle lezioni in modalità audio-video.

Il progetto si prefigge l'obiettivo di sensibilizzare il mondo del lavoro ad una maggiore cultura finanziaria e previdenziale, così come già fatto da Governo, Covip, Banca d'Italia e Consob, che hanno messo al centro della loro iniziativa tale tematica.

**Conoscere rende tutti  
più consapevoli e più forti!**

# Congresso Straordinario Uiltrasporti Lazio

21 luglio 2020

Il Congresso della Uiltrasporti Lazio al Domus Park Hotel di Frascati si apre con la relazione del Commissario straordinario Gian Carlo Serafini che illustra alla platea di delegati e delegate i risultati importanti ottenuti nei 18 mesi di commissariamento, con l'acquisto della sede e la sua ristrutturazione, con le battaglie sindacali, che hanno consentito una crescita esponenziale dell'organizzazione, nonostante la crisi Covid-19, di ben 3150 iscritti! Ha poi, lasciato la parola al Commissario amministrativo Pierfranco Meloni, dopo aver ringraziato tutti, coordinatori, collaboratrici e collaboratori, delegate e delegati.

Pierfranco Meloni ha illustrato il bilancio del periodo commissariale, evidenziando la crescita anche economica. Il Bilancio è stato messo a votazione e approvato all'unanimità.

Il Segretario Generale Uiltrasporti Claudio Tarlazzi durante i lavori: "Si chiude una fase delicata di commissariamento, gestita molto bene dai Commissari, la Uiltrasporti Lazio è cresciuta in questi 18 mesi e altrettanto è cresciuta anche in questa grave emergenza sanitaria ed economica. Un grande lavoro che non deve essere inteso come un punto di arrivo, il lavoro deve continuare nella struttura, tutti insieme, superando le logiche di settore. La nostra Organizzazione deve essere sempre più coesa, bisogna continuare a lavorare per la tenuta dei settori. Le conseguenze di questo periodo saranno molto pesanti e dobbiamo lavorare tutti per costruire un nuovo modello



sociale che riesca a superare tutte le inefficienze del passato investendo sugli asset strategici del paese, sulla sanità, scuola, energia, comunicazioni, trasporti.

Servono politiche industriali che portino sviluppo. Nulla sarà più come prima? È quello che ci auguriamo. Bisogna tornare mettendo al centro la persona, il lavoro, la contrattazione.



I CCNL devono essere un importante riferimento per regolare i mercati, garantire le tutele, contrastare il dumping e far ripartire i consumi del paese aumentando la capacità di spesa delle famiglie anche attraverso la detassazione degli aumenti contrattuali. L'unione tra tutte le categorie e la Confederazione è fondamentale per affrontare con forza, onestà e coraggio tutte le sfide che ci attendono e che ci vedranno continuare a crescere ancora di più.

Il presidente del Congresso Alberto Civica, Segretario generale UIL Roma e Lazio, dopo gli adempimenti statuari chiede di votare Maurizio Lago Segretario generale Uiltrasporti Lazio, eletto all'unanimità.



Maurizio Lago dopo aver ringraziato i delegati e le delegate per la fiducia riposta nei suoi confronti, mette a votazione la squadra che lo coadiuverà in questo grande impegno assunto. Eletti segretari regionali: Alessandro Bonfigli, Mauro Carletti, Massimo Proietti e alla Tesoreria Gian Carlo Serafini che

ringrazia per avergli consegnato una struttura solida e in salute. Dopo la relazione politica, ove illustra gli obiettivi e gli impegni che vedranno la Federazione regionale impegnata nel prossimo futuro, valori, giovani, formazione, comunicazione politiche sociali. Conclude ritenendosi certo che questa nuova squadra farà grande la nostra Organizzazione.

Il Segretario Generale della UIL - Unione Italiana del Lavoro, PierPaolo Bombardieri chiude i lavori del Congresso, dopo essersi congratulato con Maurizio Lago, augurandogli buon lavoro.

"Usciamo da un periodo di emergenza che ha visto morire più di 30 mila persone. Per la Uil viene prima la vita. Le aziende devono mettersi in testa che la sicurezza sul lavoro, le misure di protezione sono una priorità per noi. Alla Pubblica Amministrazione diciamo che non



consentiremo a nessuno di trasgredire alle misure che garantiscono la vita con i nostri soldi!

Siamo disponibili alla riforma degli ammortizzatori sociali, purché prorogati fino a dicembre come il divieto di licenziamento, altrimenti scenderemo in piazza!

Bisogna discutere di politiche attive del lavoro. Noi siamo per dare una protezione sociale a tutto il lavoro ma bisogna discutere sul come.

Nei Trasporti dobbiamo rivendicare l'esigenza di connettere il Paese al suo interno e con l'estero. Abbiamo bisogno di un sistema dei trasporti intermodale e interconnesso. Con l'Alitalia il governo dovrà decidere, la compagnia in questo ultimo periodo ha dimostrato quanto sia importante per il nostro Paese avere una compagnia nazionale, andando a recuperare cittadini italiani lasciati in giro nel mondo da altre compagnie. Servono investimenti per un piano industriale di sviluppo. Sono state trovate le risorse per gli ammortizzatori sociali per tutti i lavoratori tranne che per i marittimi? Bisogna porsi delle domande.

Dobbiamo interrogarci sul futuro, vogliamo una società aperta o chiusa? Vogliamo una società che guarda la persona e non l'individuo, che non lascia nessuno indietro. Dobbiamo fare una riflessione sulla scelta di una società solidale e inclusiva in grado di ridistribuire il reddito."

A conclusione del Congresso Il Segretario Generale Uiltrasporti Claudio Tarlazzi fa i suoi auguri di Buon lavoro a Maurizio Lago per il nuovo incarico. ♦

# UILTRASPORTI SICILIA : 30 GIUGNO 2020

## APPROVATO BILANCIO 2019 CONSUNTIVO E PREVENTIVO 2020

### RINNOVATO IL CONSIGLIO REGIONALE

di Agostino FALANGA \*

**N**ell'elegante Hotel Saracen Sands che si affaccia sulla splendida cornice del golfo di Carini il 30 giugno 2020 la Uiltrasporti Sicilia ha riunito il proprio Esecutivo regionale ed il proprio Consiglio regionale.

Scopo principale della convocazione dell'Esecutivo regionale l'approvazione del bilancio consuntivo anno 2019 e preventivo anno 2020.

In quanto al Consiglio regionale si è resa necessaria la convocazione per il suo rinnovamento stante l'uscita di sette dei 49 componenti eletti nel congresso di Palermo del 24 aprile 2018.

Hanno dato lustro all'evento le attive partecipazioni del Segretario nazionale Claudio Tarlazzi, del Tesoriere nazionale Pierfranco Meloni oltre, sempre dalla segreteria nazionale, Gilberto De Santis e Katia Di Cristina.

Sotto la presidenza di Pierfranco Meloni sono iniziati i lavori con Houda Sboui che ha fatto gli onori di casa dando seguito all'ordine del giorno.

Agli interventi di Houda e poi di Salvatore Bellone nella qualità di Tesoriere unico della Uiltrasporti Sicilia ha fatto seguito, entrando nel vivo dei numeri, l'intervento del presidente del Collegio dei revisori dei conti Dott. Salvatore Di Maria che, attraverso la visualizzazione di apposite slides, ha illustrato i criteri seguiti ed i dati contabili esposti nel bilancio consuntivo dell'anno 2019 chiuso con un saldo positivo di circa 20.000,00 euro.

A seguire il dottor Di Maria ha letto la relazione al bilancio dei revisori dei conti mettendo ai voti dei componenti l'esecutivo regionale.

Così il bilancio anno 2019 della Uiltrasporti Sicilia, che comprende e riassume i dati contabili della macroarea 1 (Palermo ed Agrigento), della macroarea 2 (Catania,



Siracusa /Ragusa/Gela) e della macroarea 3 (Messina, Caltanissetta/Enna), è stato approvato all'unanimità.

È quindi intervenuto il Segretario generale della Uiltrasporti Sicilia Agostino Falanga per illustrare alla platea i principi e gli orientamenti seguiti per la stesura del bilancio preventivo dell'anno 2020.

In particolare il Segretario ha voluto sottolineare l'incertezza, di cui ha tenuto conto nel bilancio preventivo, connessa alla pandemia del covid 19, con le gravi conseguenze dalla stessa provocate con pesanti ricadute sul mondo del lavoro e di riflesso sui contributi sindacali che rappresentano l'unica risorsa di cui dispone la nostra Organizzazione per gestire tutte le strutture.

Tale incertezza ha suggerito l'uso della massima prudenza per la stesura del bilancio preventivo anno 2020, tenuto anche conto della previsione di spesa ponderata per chiudere la vertenza Bronzino che si trascina da anni e che dovrebbe concludersi entro l'anno in corso.

Messo ai voti anche il bilancio preventivo anno 2020 e'

stato approvato all'unanimità.

Dunque i dati contabili della Uiltrasporti sia per il consuntivo 2019 che per il preventivo 2020, sono stati approvati, condivisi e successivamente commentati con piena soddisfazione da tutto il consesso.

Ora il bilancio 2019 verrà pubblicato on line sul sito della Uiltrasporti nel rispetto della totale trasparenza degli atti voluta dal vertice in atto alla guida della Segreteria Nazionale.

Si è poi dato corso agli adempimenti previsti dall'o.d.g. circa la copertura delle vacanze venutesi a creare nell'ultimo biennio fra i componenti del Consiglio regionale.

All'uopo il Segretario Generale Agostino Falanga ha messo ai voti la proposta dei nominativi dei componenti subentranti. tutti sono stati votati all'unanimità per cui la consistenza del Consiglio regionale fissata dal congresso regionale del 24 aprile 2018 è stata ripristinata.

Dopo gli adempimenti statutari ha preso parola Agostino Falanga, nella qualità di Segretario Generale della Uiltrasporti Sicilia, per ringraziare tutti gli intervenuti e le Segreterie Nazionale e Territoriali, per il contributo fornito affinché i conti economici della nostra Organizzazione regionale fossero stati messi in sicurezza.

Un risultato positivo che soddisfa tutti, ottenuto con il fattivo contributo di tanti dirigenti sindacali sparsi sul territorio di tutta la Sicilia.

Un grazie, ripetuto, anche alla Segreteria Nazionale tutta per il sostegno sempre dato e l'amicizia dimostrata verso la Uiltrasporti Sicilia oggi tanto da voler partecipare ai nostri lavori qui a Isola delle Femmine al massimo livello.

Agostino Falanga ha poi proseguito il proprio intervento riassumendo la situazione sindacale in Sicilia.

L'assunto da cui trae spunto l'impegno quotidiano di Falanga è il convincimento che i trasporti sono il volano che spinge l'economia e quindi la crescita economica-sociale di qualsiasi popolo. È un dogma, una verità universale ed indiscutibile che ogni giorno cerca di affermare in tutte le sedi.

La mobilità oggi, per qualsiasi paese, è presupposto indispensabile per il lavoro, la salute, la scuola e tutto ciò che ci circonda.

Purtroppo se i trasporti sono il veicolo su cui viaggia la crescita nel nord dell'Italia non è così per la Sicilia, il sud del sud.

Persino la freccia rossa si ferma a Reggio Calabria e non è il solo affronto che la Sicilia riceve. cristo si è

fermato a eboli, l'alta velocità un poco più a sud Sicilia esclusa!

Da qui Falanga, rivolgendosi al tavolo della presidenza, ha snocciolato tutti i motivi che rendono difficile comprendere le ragioni di tante criticità nei settori dei trasporti siciliani.

È vero che i siciliani sono adusi a convivere con l'emergenza ma ora a darci il colpo di grazia è arrivato il covid 19 che ha frenato ed arretrato tutto e tutti impedendoci di uscire dalla palude.

Per il Segretario generale della Uiltrasporti Sicilia il covid 19 profila, fra i tanti, un grave problema che a breve si farà sentire, una spada di Damocle che incombe su tutti noi, ossia il forte rischio che presto dovremo confrontarci con un crollo delle risorse provenienti dai contributi sindacali trattenuti ai lavoratori. Così, tempestivamente Falanga allerta tutta l'assemblea presente perché non si deve trascurare che venendo meno il lavoro verranno meno le nostre risorse economiche.

Un segnale forte in particolare rivolto ai Segretari territoriali per gestire con la massima oculatezza e parsimonia le entrate e vigilare affinché le aziende versino puntualmente quanto a noi dovuto, tutte le aziende perché ne va del nostro futuro.

Un segnale preciso, ponderato visto che il trasporto aereo in questi mesi è stato un disastro, le crociere sono ferme, i traghetti impiegati al minimo come i treni ed i servizi del tpl, con migliaia di cassaintegrati e disoccupati. fortunatamente hanno funzionato in questo periodo emergenziale i rifornimenti delle merci attraverso i veicoli commerciali. Solo per questo ci siamo salvati. ma anche l'igiene ambientale ha fatto in pieno la sua parte ed i servizi minimi che collegano le isole minori hanno garantito a quelle comunità gli approvvigionamenti. un fortissimo grazie a questi lavoratori che non si sono fermati pur essendo a rischio la loro salute.

C'è anche un'altra incertezza che interessa i collegamenti veloci a contributo regionale: la scadenza a fine anno delle concessioni affidate a Liberty ▶▶▶



Lines, un'azienda al centro di vicende giudiziarie gravissime ma che possiede mezzi adeguati ai bisogni dei residenti e dei turisti diretti alle isole minori siciliane. per tale motivo la regione sta predisponendo un bando che potrebbe dar luogo ad uno spaccettamento delle linee ed aprire ad armatori avventurieri, taglian-

Bonaventura, Michele Barresi.

“un argomento che sta molto a cuore alla Uiltrasporti è quello dell'autoproduzione, perché gli armatori vorrebbero cancellare il lavoro portuale trasferendolo ai marittimi”.

### **Intervento di Claudio Tarlazzi a Isola delle Femmine**

Claudio Tarlazzi nel suo discorso di chiusura all'Esecutivo e Consiglio regionale della Uiltrasporti Sicilia ha trattato tutti gli argomenti principali che riguardano l'attività sindacale in questo periodo e relativi ai trasporti. In particolare ha esortato la platea ad avere una attenzione puntuale verso le regole, di cercare di limitare le derive di uno smart working che potrebbe indebolire il lavoro subordinato, interrompendo il contatto tra lavoratori e azienda, con connessioni no stop, sfruttando i lavoratori.

Ha posto l'attenzione sui ccnl, che devono avere valore legale subito nel trasporto aereo e a seguire in altri settori. Sono indispensabili

do fuori la Liberty Lines, la sua pregiata flotta e soprattutto i suoi dipendenti, cioè circa settecento lavoratori oltre a circa novanta lavoratori del cantiere di trapani ed ovviamente gran parte dell'indotto. se accadesse sarebbe quello che si definisce un “macello sociale”, un dramma per il quale il vertice delle Uiltrasporti Sicilia si batte per scongiurare l'ipotesi.

Tutti i lavori sono stati seguiti da una troupe di giornalisti che ha diffuso immagini ed interviste sui media locali affinché l'evento avesse la miglior visibilità a livello regionale.

Hanno così avuto modo di esprimersi oltre a Tarlazzi ed Agostino Falanga, anche Houda Sboui, Salvatore

i trattamenti economici minimi per i vettori che operano nel settore del trasporto aereo in Italia. In questo momento, un argomento che sta molto a cuore alla Uiltrasporti ha detto, è quello dell'autoproduzione, perché gli armatori vorrebbero cancellare il lavoro portuale trasferendolo ai marittimi, lavoratori che non possono essere adibiti a tali mansioni sia per ragioni di sicurezza, sia per il rispetto dei ruoli diversi da quelli dei portuali.

Il Segretario Generale ha raccomandato a tutti l'impegno per far crescere l'Organizzazione, unico modo per tutelare ovunque tutte le lavoratrici e i lavoratori attraverso le risorse dei territori. Infine ha attenzionato la necessità di infrastrutture materiali e immateriali in particolare al sud e in Sicilia, viarie e ferroviarie, modernizzando il sistema a doppio binario e ad alta velocizzazione.

Il Segretario Generale ha concluso il suo discorso ponendo l'accento sulla necessità per l'Italia di una riforma fiscale a vantaggio dei lavoratori dipendenti e pensionati per rilanciare i consumi. in tale contesto i rinnovi dei ccnl e la riduzione fiscale sugli aumenti contrattuali è fondamentale. ♦





[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



## CONSIGLIO REGIONALE LOMBARDIA 13 LUGLIO 2020

### L'intervento del segretario Antonio Albrizio

**N**on possiamo che iniziare questa riunione, la prima in presenza dopo molto tempo, ricordando tutte le vittime della pandemia. È anche l'occasione per ricordare un amico che ci ha lasciato e che non abbiamo potuto salutare .... Ciao Pippo!

Nel nostro Paese abbiamo registrato le carenze e le difficoltà del nostro sistema sanitario che ha retto, con grandi difficoltà, solo grazie all'immenso impegno degli operatori sanitari.

I trasporti hanno svolto un ruolo fondamentale nel periodo emergenziale: i nostri lavoratori hanno garantito al Paese il funzionamento dei servizi essenziali. Non sono eroi! Hanno fatto il proprio dovere, non bisogna dimenticarsene oggi!

Vi è stato un forte impegno da parte di tutte le nostre strutture; delegati, funzionari, territori sempre "sul pezzo" e disponibili a qualsiasi ora ed in qualsiasi giorno con grande attenzione alle normative ed alle procedure che venivano man mano emanate. Voglio in questa occasione ringraziare tutti per l'impegno che ci è stato riconosciuto da più parti.

Siamo stati più vicini anche con la segreteria e la struttura nazionale che non ci ha mai fatto mancare il supporto.

Il nostro lavoro in quel periodo si può classificare in fasi differenti: nella prima fase grande attenzione ed interventi, a tutti i livelli, per il rispetto dei contenuti dei vari DPCM in materia di DPI e sicurezza, costituzione dei comitati ex art. 14 dei protocolli di sicurezza e prevenzione del 14 e del 20 marzo. È poi cominciata la fase delle procedure di attivazione degli ammortizzatori sociali, una valanga di richieste, spesso senza la disponibilità di anticipazione del trattamento da parte delle aziende. A ciò si aggiungono gli inaccettabili ritardi dei



pagamenti degli ammortizzatori da parte di INPS che ha dimostrato enormi difficoltà.

L'analisi di ciò che è stato deve rappresentare l'occasione per una serie di interventi strutturali:

- Una riforma complessiva degli ammortizzatori sociali, semplificandoli e rivedendone i tetti massimi, ancorandoli agli aumenti contrattuali e non all'inflazione (il salario dei lavoratori dipendenti è diminuito dal 18 al 37% in questo periodo)

- La riduzione del cuneo fiscale è stato un primo passo ma è necessaria una vera riforma fiscale, non certo provvedimenti tipo "pace fiscale" che premerebbe ancora gli evasori e non ci possiamo più permettere



110 miliardi di evasione all'anno con una previsione di PIL in calo dell'11,2% e la necessità di far ripartire il Paese.

Niente sarà come prima perché dovremo affrontare una crisi economica forte, perché dovremo ricercare soluzioni strutturali a difesa del lavoro e dell'occupazione ed evitare tensioni sociali, perché dovremo avere una visione di Paese diversa, individuando e salvaguardando asset strategici, programmando investimenti in infrastrutture, digitale, formazione, sicurezza, scuola, sanità, trasporti.

Al nostro Paese serve la Politica con la "P" maiuscola, servono decisioni veloci che rappresentino una visione, un progetto. È evidente che sia necessaria una vera semplificazione, una significativa riduzione della burocrazia, una rinnovata pubblica amministrazione attenti però a situazione di estrema delicatezza dove semplificare è necessario ma lo è altresì vigilare sulla correttezza e sulla legalità, mi riferisco al codice degli appalti.

In questa fase il sindacato confederale ha svolto bene il proprio ruolo essendo un punto di riferimento co-

stante per i lavoratori, intervenendo con forza nelle situazioni di difficoltà, proponendo soluzioni e idee, cercando di mantenere il contatto con le persone e con i lavoratori con qualsiasi modalità o mezzo.

Il Paese sta pian piano ripartendo, i tempi delle città si stanno modificando così come le abitudini delle persone, lo stesso mondo del lavoro si deve adattare e si sta modificando ma serve molta attenzione. L'accesso allo Smart Working è diventato massivo ma dobbiamo ricordare a tutti che deve essere regolato e contrattato.

Tutti saremo chiamati a dare il nostro contributo ma non si pensi che in nome del post covid tutto sia consentito. Siamo pronti ad assumerci responsabilità e a confrontarci, non certamente a subire passivamente.

### **TPL E FERROVIE**

Il sistema del trasporto pubblico è messo a dura prova. Sarà più che mai necessaria una imponente campagna di informazione, sostenuta da tutti i soggetti coinvolti, che promuovano l'utilizzo del trasporto pubblico "in sicurezza", sia su gomma che su ferro, mettendone in evidenza i vantaggi e garantendo proce- ▶▶▶

ture che diano tranquillità agli utenti. È evidente che c'è e ci sarà un problema di risorse, anche mettendo in campo strumenti eccezionali ci vorrà molto tempo per arrivare ai livelli pre covid.

In Lombardia è iniziato l'iter di revisione della legge 6/2012 che regola il trasporto pubblico, nella audizione in commissione abbiamo avuto modo di sottolineare la necessità di una forte regia da parte di Regione ed il coordinamento del lavoro delle Agenzie di Bacino. Al netto delle proroghe il percorso delle gare ci preoccupa se non sarà svolto secondo una linea ben definita, l'esperienza di Pavia insegna. Bisogna rafforzare la clausola sociale rendendola effettiva ed esigibile, è necessario affrontare il tema della mobilità in Lombardia in un'ottica di integrazione intermodale, solo così sarà possibile intervenire puntualmente.

### **TRASPORTO AEREO**

Gli Aeroporti sono stati i primi a chiudere e saranno probabilmente gli ultimi a raggiungere livelli di traffico pre covid.

Oggi apre Linate, è un segnale positivo che però al momento rappresenta un aggravio di costi, ma che in prospettiva deve rappresentare un'opportunità.

Il trasporto aereo è stato sempre condizionato dall'andamento di Alitalia: oggi siamo in presenza di una vera occasione di rilancio ma dobbiamo pretendere chiarezza rispetto ai tempi ed al progetto industriale.

Allo stesso tempo dobbiamo creare le condizioni perché gli aeroporti lombardi possano continuare ad avere un trend di sviluppo, cosa che hanno fatto anche negli anni seguenti all'abbandono di Alitalia dei propri scali.

È un settore che ha bisogno di essere meglio regolato. Da sottolineare il grande risultato ottenuto dal sindacato confederale, con in prima fila la Uiltrasporti, circa l'individuazione come riferimento salariale minimo di quello del contratto nazionale di settore, un primo passo veramente significativo sul quale costruire un sistema di regole.

### **IGIENE AMBIENTALE**

È stato necessario porre molta attenzione al comparto dell'igiene ambientale che ha avuto compiti di pulizia e sanificazione delle nostre città e di raccolta rifiuti, anche in situazioni con presenza di contagio magari non conosciute, molta attenzione quindi alle procedure per mettere in sicurezza i lavoratori. Abbiamo una buona rappresentanza nelle aziende strutturate e stiamo cre-

scendo nel comparto privato. Per quanto riguarda Milano dobbiamo registrare, dopo anni, un dato positivo sulle adesioni in AMSA, è il frutto di un lavoro di gruppo che comincia a dare riscontri, la strada è ancora lunga, ma ci siamo incamminati.

### **AUTOSTRADE**

In uno scenario complicato e ancora non definito per Autostrade per l'Italia, il comparto ha vissuto, forse per la prima volta, la cassa integrazione, per la quale ci siamo resi indisponibili a qualsiasi proroga.

Il confronto a livello regionale è stato tenuto da Paolo Collini, che ringrazio per l'impegno, che ha provvisoriamente delega regionale.

### **MULTISERVIZI**

Il comparto del multiservizi merita una grande attenzione, nel periodo del covid è stato praticamente azzerato, pensiamo al settore alberghiero, oppure super utilizzato ed esposto a rischi come in quello sanitario. Lavoratori che, salvo rare eccezioni, invece di ricevere un premio per aver rischiato lavorando accanto ai lavoratori della sanità nei reparti covid, hanno finito di essere considerati eroi e devono fare i conti con riduzione di ore e quindi di salario, questo non è accettabile e penso che dovremmo far sentire con forza il nostro malcontento.

### **MERCI E LOGISTICA**

Nel settore merci e logistica stiamo assistendo ad una crescita del fenomeno delle internalizzazioni, dovuta anche alle crescenti responsabilità della committenza, la situazione va però regolata. A fronte di aziende e cooperative serie ne esistono altre che si muovono borderline.

Sull'onda del caso di Ceva Logistics l'anno scorso vi fu il tentativo da parte della prefettura e del Tribunale di Milano di mettere tutti i soggetti interessati intorno ad un tavolo per definire un protocollo sulla legalità negli appalti, tentativo andato a vuoto che forse sarebbe utile riprendere al livello nazionale, più consono.

Nelle ultime settimane siamo stati protagonisti di una vertenza con OVS e XPO per la chiusura del magazzino di Settala dove 53 lavoratori rischiavano il posto e che, grazie alla nostra azione, ha trovato soluzione.

Il settore è ancora in sofferenza per quanto riguarda peso e volume mentre ha avuto picchi durante il lockdown dovuti all'aumento dell'e-commerce.

Il 30 giugno l'esecutivo ha approvato il bilancio con-

suntivo 2019 con un avanzo di gestione di € 10.882,00. Stiamo gradualmente realizzando un bilancio unico regionale. Abbiamo l'obiettivo di definire un modello unico per tutti in modo da semplificare il lavoro, renderlo immediatamente leggibile e costruire progressivamente, mese per mese, il bilancio regionale. Per questa ragione, ma anche per "progettare" la UILT Lombardia del futuro analizzando criticità e punti di forza, condividendo strategie e programmando interventi, inizieremo con incontri programmati mensili tra la segreteria regionale e i territori.

Quest'anno abbiamo iniziato l'esperienza, per ora solo su Milano e Provincia, del Centro Servizi Uiltrasporti: ringrazio coloro che stanno seguendo e realizzando il progetto con grande impegno. Una volta a regime con assistenza fiscale e vertenze inseriremo anche altri servizi che la UIL offre; è importante poterli fornire con qualità e tempestività così da divenire importante strumento di proselitismo.

La Uiltrasporti nazionale con Uiltrasporti Academy ha realizzato un'importante iniziativa di formazione on line. Per quanto riguarda la Lombardia, una volta terminata questa esperienza, organizzeremo appuntamenti formativi in aula, distanziamento permettendo.

La Uiltrasporti è impegnata in una significativa campagna per impedire le disuguaglianze di genere nelle aziende. Per far questo è necessario conoscere nel dettaglio le diverse situazioni, azienda per azienda.

Cominciamo col richiedere a tutte le aziende "Il rapporto della situazione del personale", previsto dal Codice per le Pari Opportunità (Dlgs 198/2006) che è un obbligo di legge e ci fornisce un quadro preciso ed aggiornato della situazione in un'ottica di parità di genere.

Per poter dedicare la giusta attenzione a questi temi dobbiamo prendere l'impegno, anche in Lombardia, di rilanciare il Coordinamento Pari Opportunità, anche attraverso l'organizzazione di iniziative nei prossimi mesi.

Luglio è un mese di grandi novità in casa UIL, il giorno



4/7 Pierpaolo Bombardieri è stato eletto nuovo segretario generale della UIL, a lui vanno i nostri più sinceri auguri di buon lavoro, siamo sicuri che porterà un valore aggiunto importante all'Organizzazione dopo l'opera fondamentale di Carmelo Barbagallo che, come ha sempre detto, "ha messo in sicurezza la UIL".

Qualche novità anche in casa Uiltrasporti Lombardia, facciamo gli auguri a Enore Facchini che venerdì scorso è stato eletto presidente del Fondo Agenti Spedizionieri Corrieri (FASC).

Qualche novità in questo senso ve la propongo anch'io: questi mesi sono stati importanti, ho registrato una crescita ed una maturazione costante del gruppo degli ausiliari e non ho usato il termine gruppo a caso, in quanto stanno lavorando supportandosi, condividendo situazioni, interscambiandosi per quanto possibile.

I primi risultati cominciano a vedersi ma le potenzialità ed i margini di crescita sono molti di più. Per questo riteniamo sia giunto il momento per implementare la segreteria, aggiungendo un componente del comparto ausiliari. Propongo quindi al Consiglio di votare Grazia Golosi come componente di segreteria.

Abbiamo molto lavoro da fare per rappresentare al meglio i nostri iscritti, per migliorare giorno dopo giorno la nostra organizzazione. Le nostre responsabilità sono ancora maggiori in periodi come questi, ma ho una convinzione ed una grande fiducia nella nostra/vostre capacità di essere organizzazione.

Insieme ce la faremo. ♦

# AUTOBRENNERO:

**DEGLI UTILI RECORD BENEFICIANO I SOCI PUBBLICI E PRIVATI,**

**PER I DIPENDENTI INVECE CASSA INTEGRAZIONE E SUPERLAVORO**

# LA DENUNCIA DELLA UIL

di Nicola PETROLI \*

**S**ituazione strana in A22, in questo primo semestre 2020, caratterizzato dal periodo di piena pandemia e di lockdown, in cui i sindacati hanno condiviso ed accettato le 9 settimane di CIGO concesse dal Governo. Questo a fronte di un'esigenza sanitaria di distanziamento sociale ed un effettivo brusco e forte calo dei transiti in autostrada.

Ora però, con la fase 2 dell'emergenza, in cui si sono riaperti i confini regionali e nazionali, il traffico in autostrada sta tornando ai livelli pre Covid.

Per questo risulta oggi inaccettabile che A22 abbia chiesto ulteriori 5 settimane di CIGO. Non è giustificabile né per il traffico in aumento, né per il discorso sanitario, riguardo al quale A22 ha avuto due mesi di tempo per mettere in atto tutte le misure previste per attuare quanto previsto circa la sicurezza dei propri dipendenti. Misure condivise e anche proposte dai sindacati, per la cui attuazione si registrano comunque forti ritardi.

La Uiltrasporti denuncia il fatto inoltre che, anche rispetto alle ulteriori 5 settimane di CIGO, l'azienda ha negato il confronto con le organizzazioni sindacali, coinvolgendole solo a decisione avvenuta e già convalidata da parte del CDA.

Quello stesso CDA che ha licenziato il bilancio 2019 con un utile record di 87 milioni di euro, destinati ai

Soci pubblici del territorio, ma anche a quelli privati, che continuano indisturbati a godere di una comoda e tranquilla rendita. E' preoccupante inoltre la decisione di proseguire con l'ulteriore cassa integrazione, per un mero risparmio economico, che comunque si traduce in un attacco all'occupazione ed al reddito delle lavoratrici e dei lavoratori.

Alla luce quindi di queste unilaterali deliberazioni di A22 e per il venir meno delle normali Relazioni Industriali, le organizzazioni sindacali di categoria in data 1 giugno hanno dichiarato lo STATO DI AGITAZIONE.

Oltre alla cassa integrazione, A22 ha imposto infatti un cambio orario di lavoro a diversi dipendenti di diversi settori, cambio che peggiora le condizioni di lavoro e che poco si concilia con i diversi problemi familiari di lavoratrici e lavoratori.



Ci si augura che queste modifiche all'organizzazione del lavoro ed alla turnistica riguardino solo il periodo di CIGO e non siano un preludio di un cambio definitivo. Cambio di orario che non può essere imposto ai lavoratori, ma deve essere concordato ed accettato dai lavoratori e dai loro rappresentanti sindacali. Altro motivo di rammarico, relativamente all'organizzazione del lavoro, il fatto che in un'azienda pubblica all'85%, il ricorso allo smart working è stato molto modesto e l'azienda non ha espresso volontà od intenzione di incrementarne ulteriormente la misura, né in tempo di Covid, né a fine emergenza.

Le vicende più critiche le riscontriamo nel settore esazione, dove si è creata poi una situazione paradossale in cui l'Azienda vuole mantenere in quasi tutte le Stazioni un solo operatore a presidio delle stesse, a fronte di un ritorno al traffico consueto, quando in periodo pre Covid gli operatori applicati erano molteplici.

Mantenere uno scarno e solitario presidio risulta assolutamente insufficiente e porta ad un inevitabile DIS-SERVIZIO nei confronti dell'utenza, che si vedrà costretta a code e lunghe attese. Tanto più inadeguato visto che AutoBrennero, a livello tecnico ed organizzativo, non è ancora pronta ad una spinta automazione come quella di altre autostrade, sulle quali già da tempo sono arrivati al solo presidio automatico delle Stazioni.

L'operatore di Stazione trovandosi solo a fronteggiare aumenti di traffico, incidenti, imprevisti, guasti e anomalie, inevitabilmente si viene a trovare in una situazione di disagio, senza poter avere nessun aiuto e senza poter mai abbandonare il posto di controllo, nemmeno per soddisfare ai propri bisogni fisiologici, e con l'onere, sempre in solitaria, di risolvere i problemi degli utenti, uno alla volta, dovendoli pure mettere in coda quando questi si presentano contemporaneamente.

Stesso discorso vale per tecnici ed ausiliari, che in questo momento vengono lasciati ancora in numero assolutamente esiguo, creando così grossi problemi sulle Stazioni e sulla rete autostradale. Ed i tempi di intervento risultano inevitabilmente lunghi.

Un'ulteriore situazione critica si presenta anche nei Centri Servizi, nei quali l'azienda persiste nel lasciare un



solo operatore in front-office con l'onere aggiuntivo di dover far rispettare all'utenza le norme igienico sanitarie previste dal protocollo Covid 19, creando anche qua, lunghe code di utenti in fila, con conseguenti malumori e intemperanze che stanno diventando ingestibili per una persona sola, sia dal punto di vista della mole, che di quello della qualità del lavoro.

Per far fronte quindi a tutte queste esigenze, piuttosto che prorogare la cassa integrazione, ci sarebbe l'esigenza di ricorrere all'assunzione dei consueti stagionali, per sopperire sia all'aumento del traffico che alle ferie del personale fisso, ormai in alcuni settori ridotto all'osso.

Molti degli stagionali "storici", preparati e formati già da diversi anni, in difficoltà occupazionale, sono a casa in trepidante attesa di una chiamata da A22, almeno per la stagione estiva, dato che l'assunzione a tempo determinato invernale non gli è più concessa per le variate norme dei contratti a tempo determinato.

Uiltrasporti auspica perciò che il management della società riprenda normali relazioni industriali con le organizzazioni sindacali ed affronti tutte queste problematiche, levando il dubbio che persegua solo il mero profitto, obiettivo che per una Azienda quasi interamente pubblica, come A22, deve essere secondario rispetto alla efficacia del servizio alla comunità, ovviamente nel rispetto delle condizioni e della qualità del lavoro. ♦

\* Segretario Generale Uiltrasporti Trentino

14 luglio 2020

# Inaugurazione sede Uiltrasporti Piemonte a Torino

Il Segretario Generale Claudio Tarlazzi presente al taglio del nastro: "Sono momenti come questi che gratificano e rendono meno duro il lavoro che ogni giorno viene svolto dalla nostra organizzazione. Soprattutto dopo una pesante emergenza per il Paese, la Uiltrasporti cresce, diventa sempre più presente tra i lavoratori, patrimonializza le risorse assicurando continuità e proiettando l'Organizzazione sempre più in alto e ne futuro."

Il Segretario Generale Uiltrasporti Piemonte Orazio Colapietra: "Oggi giornata di grande soddisfazione, dopo tanti sacrifici e sul solco di un percorso avviato dalla Segreteria nazionale, abbiamo raggiunto un risultato che ci rende fieri per il lavoro svolto e ci dà garanzia e sicurezza per il lavoro che svolgeremo. Grazie a tutti, presenti e assenti, le norme di distanziamento non ci hanno consentito di inaugurare come volevamo." ♦





## 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!