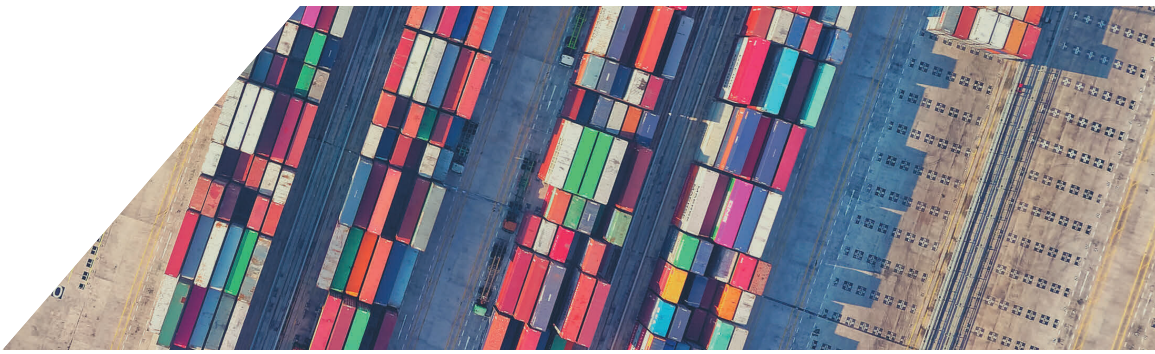
MENSILE DELLA UILTRASPORTI ANNO XXX-N°9/10

PER LE STRADE D'EUROPA

SETTEMBRE - OTTOBRE 2020

UILTRASPORTI
IL SINDACATO DEI LAVORATORI DEI TRASPORTI E DEI SERVIZI



www.uiltrasporti.it

ODONTO
NETWORK
ORAL HEALTH CARE MANAGEMENT

PER LE STRADE D'EUROPA

MENSILE DELLA UILTRASPORTI
ANNO XXX - Numero 9/10
Settembre - Ottobre 2020
Autorizzazione del Tribunale di Roma
n. 00445/92 del 14/07/1992

Associato all'Unione
Stampa Periodica Italiana

DIRETTORE RESPONSABILE
Antonio Foccillo

HANNO COLLABORATO:
Antonio Albrizio, Giorgio Andreani, Antonio Ascenzi, Francesca Baiocchi, Luigi Chiari, Michele Cipriani, Angelo Cotroneo, Simone de Cesare, Gilberto De Santis, Katia Di Cristina, Paolo Fantappié, Roberto Gulli, Riccardo Mussoni, Roberto Napoleoni, Fabio Piccinini, Nicola Petrolli, Francesca Poli, Giulia Proietti, Antonio Sias.

GRAFICA E IMPAGINAZIONE
Roberta Rossi

COPERTINA realizzata da
Daniela De Martino

UILTRASPORTI
IL SINDACATO DEI LAVORATORI DEI TRASPORTI E DEI SERVIZI

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
Presidente: Pierfranco Meloni
Consigliere: Paolo Fantappiè
Consigliere: Francesca Baiocchi
Consigliere: Nicola Settimo
Consigliere: Marco Verzari

finito di impaginare il 31 ottobre 2020

Newco Alitalia, Uiltrasporti: bene la sua costituzione, ora parta subito confronto per piano industriale

Roma, 9 ottobre. "Finalmente si è superato uno stallo di mesi, dopo le tante forti sollecitazioni che abbiamo fatto alla politica affinchè la newco Alitalia fosse costituita".
A dichiararlo il Segretario generale, Claudio Tarlazzi, e il Segretario nazionale, Ivan Viglietti, della Uiltrasporti, che proseguono:
"Ora si attivi subito senza perdere ulteriore tempo una cabina di regia che veda la partecipazione del Commissario, dei vertici della newco, dei Ministeri competenti e del sindacato, per coordinare le scelte industriali e di network propedeutiche alla partenza della nuova Alitalia.
"E' giunto il momento – proseguono i due dirigenti della Uiltrasporti - di lavorare al progetto di una vera compagnia di bandiera, che rilanci il settore e sia volano per l'economia del Paese, prevedendo gli investimenti necessari in flotta, manutenzione ed handling che garantiscano occupazione e ripartenza.
"Contemporaneamente, bisogna che siano create condizioni giuste in materia di regole sul mercato domestico e di alleanze internazionali, nell'interesse degli 11mila lavoratori di Alitalia, di tutti quelli dell'indotto e dell'economia del Paese". ◆

Sommario

4 **SE NON ORA, QUANDO?**

Editoriale di Claudio Tarlazzi

8 **LE MERCINTRENO FRA INNOVAZIONE E OCCUPAZIONE NEL GREEN NEW DEAL**

di Claudio Tarlazzi

12 **PERIODI DI NAVIGAZIONE PROLUNGATI CAUSA COVID 19: PREVALE L'EMERGENZA SANITARIA O GLI INTERESSI ECONOMICI?**

di Paolo Fantappié

14 **IL PACCHETTO MOBILITÀ**

di Francesca Baiocchi

19 **4 NOVEMBRE GIORNATA PER LA PARITÀ RETRIBUTIVA EQUAL PAY DAY**

di Francesca Baiocchi

20 **UNA NEWCO PER UN NUOVO TRASPORTO AEREO**

di Simone de Cesare

22 **TRASPORTO PUBBLICO LOCALE NEL CAOS**

di Roberto Napoleoni

24 **MOBILITAZIONE CCNL MULTISERVIZI**

a cura del Servizio Comunicazione

28 **GRUPPI TECNICI NAZIONALI SETTORI: UFFICI E TRENITALIA**

di Riccardo Mussoni

30 **RIPRESA DEL CONFRONTO CON MERCITALIA :**

a cura del Dipartimento Nazionale Mobilità AF

UILTRASPORTI
IL SINDACATO DEI LAVORATORI DEI TRASPORTI E DEI SERVIZI

32 RETE FERROVIARIA ITALIANA: UN'ORGANIZZAZIONE DISORGANIZZATA

di Michele Cipriani

34 IL TPL ALLA PROVA DEL COVID

di Roberto Napoleoni

36 UIL, CGIL, CISL E GLI "ALTRI"

di Antonio Ascenzi

38 7^ EDIZIONE DEL CONVEGNO "LA CURA DEL FERRO"

a cura del Servizio Comunicazione

40 CONSIGLIO REGIONALE UILTRASPORTI EMILIA ROMAGNA

a cura della Uiltrasporti Emilia Romagna

42 INFRASTRUTTURE E TRASPORTI, LA LIGURIA RIPARTE CON IL LAVORO

a cura del Servizio Comunicazione

45 UN CONTRATTO CHE NON PUO' PIU' ASPETTARE

di Nicola Petrolli

46 DALLA CURA DEL FERRO AL RISCHIO DI ANEMIA

d Giorgio Andreani

47 RILANCIO DEL TPL IN SARDEGNA

di Antonio Sias

48 STIAMO RISCHIANDO DI PERDERE LA GRANDE OCCASIONE

d Luigi Chiari

Se non ora, quando?

Editoriale di Claudio TARLAZZI Segretario Generale

Ci stiamo avviando verso la fine di un anno che è stato davvero difficile, la pandemia che ci ha colpiti ha messo in ginocchio tutto il mondo.

È una rivoluzione silenziosa, ancora in corso, che cambierà in modo irreversibile la vita e le abitudini delle persone, ma anche l'intero tessuto economico, produttivo e sociale.

Il nostro Paese, come tutti gli altri del resto, non era assolutamente preparato ad accogliere un evento di tale portata quando nei primi mesi dell'anno siamo stati colpiti dal virus, ma, purtroppo, neanche con questa seconda ondata di "convivenza", del tutto prevedibile, ci stiamo facendo trovare pronti a gestire le difficoltà che ci affliggono.

Penso in prima battuta al rientro dei nostri ragazzi nelle scuole e a quanto sia assolutamente necessario coordinare gli orari della città e della scuola con l'offerta di trasporto pubblico che deve essere incrementata e meglio adeguata alle esigenze delle persone.

Devono essere messi in campo interventi di carattere tecnologico per evitare il sovraffollamento dei mezzi e deve essere garantita l'incolumità degli autisti a rischio aggressioni e contagio.

Questo è solo uno dei tanti esempi di criticità ed impreparazione che il nostro Paese sconta anche a causa di scelte sbagliate compiute in questi ultimi decenni dai decisori politici che non hanno investito ma bensì tagliato risorse in modo bieco in settori strategici: sanità, scuola, infrastrutture, energia, comunicazioni.

Vorrei non dover dire che alla luce di quest'ultimo decreto adottato dal Presidente del Consiglio, c'è il forte rischio, che si rende sempre più certo, di compromettere in modo irreversibile la sorte di tutte le aziende e gli esercizi pubblici oggetto delle restrizioni (che sono più di 300 mila) e noi di questo siamo molto preoccupati.

In epoca di pandemia è indispensabile essere lungimiranti e, anche grazie all'utilizzo dei fondi europei, dobbiamo progettare velocemente il futuro del Paese mettendo al centro obiettivi sfidanti da realizzare: l'equità delle opportunità, la coesione sociale, la centralità della persona, del lavoro di qualità, della salute e della sicurezza.

Siamo di fronte ad una opportunità unica e forse irripetibile che non possiamo perdere per ridisegnare un Paese migliore, una sfida di portata epocale che sta cambiando l'attuale modello di sviluppo economico e sociale.

A questo proposito, nel settore dei trasporti, sono già stati varati interventi emergenziali sia per la tenuta delle imprese che per la tenuta occupazionale, mettendo in campo ammortizzatori sociali importanti ma altrettanti dovranno essere previsti nei prossimi mesi per garantire il blocco dei licenziamenti.

Non è tollerabile, infatti, che da una parte le aziende incassino risorse pubbliche per ristorare i mancati incassi e dall'altra licenzino persone, in una fase delicata come questa dove è forte il rischio di impoverimento generalizzato del Paese oltre che delle persone.

Allo stesso tempo è fondamentale ridisegnare un'Italia più coesa e più sostenibile attraverso interventi ingenti, incentrati sul potenziamento infrastrutturale, sulla digitalizzazione, sulla semplificazione delle procedure amministrative, l'innovazione tecnologica, regole di mercato, la formazione dei lavoratori e la loro sicurezza sul lavoro. Serve semplificare senza derogare su indici importanti come la qualità del lavoro, la sostenibilità ambientale e il rispetto delle regole.

È una grande sfida quella che ci attende e noi del settore trasporti vogliamo accoglierla, confrontandoci anche con il MIT per affrontare i temi che, a vario titolo, ci coinvolgono in tavoli specifici e sempre nell'ottica del sistema Paese.

Penso ai porti dove transita la maggior parte delle merci (oltre che una parte del turismo), per i quali, dopo il chiarimento avuto per legge sull'autoproduzione, va ripreso un confronto continuo e permanente con gli attori interessati, visto che la recente riforma è rimasta inattuata nelle parti che per noi dovevano rappresentare il contrappeso alla eliminazione dei comitati portuali.

Al trasporto aereo, un settore che ha subìto un tracollo mai registrato prima, e per il quale serve stanziare subito delle misure per il suo rilancio. Rivendico con orgoglio l'introduzione della disposizione contenuta nel d-l Rilancio che prevede che i vettori e le imprese che operano in Italia debbano applicare ai propri dipendenti trattamenti retributivi non inferiori al ccnl del settore.

Monitoriamo e seguiamo con la massima attenzione le trattive per il rilancio di Alitalia, asset strategico per il nostro Paese e per la salvaguardia dei posti di lavoro a rischio. Auspichiamo che al più presto sia presentato dalla newco il nuovo piano industriale e che questo preveda i necessari investimenti in flotta, manutenzione, handling e cargo, e che garantisca occupazione e ripartenza.

Allo stesso tempo bisogna che siano create le giuste condizioni in materia di regole sul mercato domestico e di alleanze internazionali, nell'interesse degli 11mila lavoratori di Alitalia, e di tutti quelli dell'indotto che hanno subito dei danni devastanti, anche prima dello scoppio della pandemia, e che in questa fase scontano le conseguenze di un mercato che si è quasi azzerato e che ha bisogno di interventi incisivi a sostegno del lavoro.

È di questi giorni il presidio unitario organizzato insieme alle altre sigle sindacali di settore, a Roma davanti la sede INPS, dai nostri lavoratori del trasporto aereo per i ritardi nell'erogazione delle casse integrazioni, dell'assegno ordinario del fondo di solidarietà e per le problematiche connesse ai lavoratori stagionali. ►►►

L'emergenza sanitaria ha fatto emergere quanto sia fondamentale ed imprescindibile il ruolo svolto dagli operatori della logistica e del trasporto merci nel far fronte alle esigenze legate all'approvvigionamento e alla distribuzione di beni anche essenziali su tutto il territorio; nonostante ciò, anche in questo settore si è comunque registrata una consistente contrazione dei traffici che ha messo in concreta difficoltà il trasporto ferroviario merci, interrompendo il trend di crescita che nel quinquennio 2014-2019 è stato di quasi il 12%.

Penso, poi, alle garanzie urgenti a tutela dei lavoratori del settore marittimo per assicurare agli utenti un servizio adeguato circa la continuità territoriale tra le Isole e il Continente.

Nei prossimi tempi si renderanno necessari, anche in ambito logistico, nuove figure professionali per stare al passo con l'accelerazione della digital transformation e dei cambiamenti ambientali, oltre che tecnologici. In recenti studi, è stato stimato che ci potranno essere non meno di cinquecentomila posti di lavoro a forte rischio da qui al 2027 a causa della digitalizzazione dei processi e almeno seicentomila lavoratrici e lavoratori che dovranno aggiornare radicalmente la propria professionalità.

La vera sfida è trasformare questo rischio in opportunità.

Il ccnl si pone in tutto ciò come sintesi per fornire le giuste risposte alle aziende e garantire in modo saldo le tutele per i lavoratori, lasciando comunque ampi

Altrettanto per il settore autostradale: dobbiamo pensare alle garanzie per i lavoratori nell'ambito dei processi di assegnazione delle concessioni così come anche agli standard qualitativi e di sicurezza da garantire ai fruitori con presidi h24 in tutti i caselli autostradali.

Un altro punto per cui credo sia fondamentale continuare a battersi è l'orientamento devastante che nel settore dell'e-commerce considera i Rider lavoratori subordinati per i quali, anziché applicare il ccnl, viene sottoscritto un contratto dumping che li confina al lavoro pseudo autonomo e meno garantito.

Se non poniamo fine a tutto ciò, ora, questi rischi potrebbero estendersi ad altri ambiti dei nuovi lavori dell'era digitale, smart working compreso, che dobbiamo necessariamente normare con la contrattazione collettiva.

margini alla contrattazione di secondo livello per intervenire sulle varie specificità.

Dobbiamo quindi imprimere con determinazione le giuste pressioni per chiudere i contratti aperti. Se ciò non avverrà saremo costretti a ricorrere alle mobilitazioni di massa, come già stiamo facendo nel comparto dei servizi integrati di pulizia e multiservizi dove i lavoratori, ora più che mai, sono ritenuti indispensabili per la sanificazione di tutte le aree pubbliche (scuole, ospedali, mezzi di trasporto) ma continuano ad essere sfruttati e sottopagati.

Questo le nostre controparti devono capirlo perché noi non vogliamo sacrificare altro tempo.

Se non ora, quando? ◆

inat agenzia speciale FL

LA SCELTA MIGLIORE PER VOI E PER LA VOSTRA FAMIGLIA

Polizza Infortuni

METTIAMO AL PRIMO POSTO LA SERENITÀ DEI TUOI CARI

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

Le MercinTreno fra innovazione e occupazione nel Green New Deal

Sintesi dell'intervento di Claudio Tarlazzi al Forum Mercintreno 2020

Da troppi anni il nostro Paese sconta ataviche criticità che lo confinano tra quelli meno competitivi in termini generali, con una bassa crescita del PIL, bassa produttività, bassa occupazione che preclude soprattutto ai giovani prospettive di realizzazione e un enorme disequilibrio tra il nord e il sud.

In epoca di pandemia dobbiamo, pertanto, essere lungimiranti e, utilizzando bene i fondi europei, dobbiamo progettare il futuro del Paese mettendo l'equità delle opportunità e la coesione sociale al centro degli obiettivi da concretizzare, per quella crescita economica che non sia volta solo al recupero del Pil crollato quest'anno, ma che di fatto realizzi una crescita strutturale mancata sino ad ora.

È una opportunità unica e forse irripetibile che non possiamo disperdere, presentataci a fronte di una situazione drammatica che sta mettendo a dura prova tutto il mondo, che vedrà verosimilmente cambiare molte delle cose alle quali eravamo abituati, tanto nei comportamenti e nelle scelte delle persone, quanto nei sistemi delle produzioni e dei servizi.

Siamo davanti ad una sfida dalle dimensioni storiche che sta cambiando l'attuale modello di sviluppo economico e sociale e che vede nel Next Generation UE, programmi europei di sostegno per uscire dalla crisi con una Europa più moderna e sostenibile, attraverso maggiori investimenti pubblici e privati e l'accelerazione della transizione verde e digitale.

E' evidente che le questioni legate alla sostenibilità, alla riduzione degli impatti dell'attività umana sull'ambiente e alla sicurezza, sono tutti temi intrinsecamente connessi al potenziamento della logistica integrata e al settore ferroviario, tanto che la Commissione ha proposto di indicare il 2021 come anno europeo delle ferrovie, proprio al fine di valorizzarle quale modalità di trasporto sostenibile, innovativa e sicura e per supportare una modernizzazione idonea a promuoverne una maggiore competitività rispetto ad altre modalità trasportistiche, secondo la strategia che punta a rendere l'Europa il primo continente carbon-neutral entro il 2050.

L'emergenza sanitaria ha fatto emergere quanto sia fondamentale e strategico il ruolo svolto dagli operatori della logistica e del trasporto merci nel far fronte alle esigenze legate all'approvvigionamento e alla distribuzione di beni anche essenziali su tutto il territorio e quanto sia necessaria sempre più una logistica efficiente e moderna per lo sviluppo economico e sociale del Paese. Anche in questi ambiti si è comunque registrata una consistente contrazione dei traffici complessivi che ha messo in concreta difficoltà il settore ferroviario, interrompendo il trend di crescita complessivo del settore che nel quinquennio 2014-2019 è stato di quasi il 12%, attestandosi sulla rete nazionale a circa 49 milioni treno-km, pari a circa il 10% rispetto al volume totale delle merci movimentate, dove il trasporto su strada è prevalente. Questo dimostra quanto siano gli spazi per crescere e quanto siamo lontani dagli obiettivi dell'Europa di trasferire entro il 2030 il 30% del traffico merci stradale ad altre modalità di trasporto con minore impatto ambientale.

In questo contesto diventa dirimente la volontà politica soprattutto a livello nazionale, volta a consolidare il sostegno al trasporto ferroviario attuando misure decisive. Diversi sono stati gli interventi emergenziali

già varati a supporto del settore nel corso della crisi, dalla riduzione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, al rifinanziamento del ferrobonus, oltre agli interventi che hanno sostenuto i trattamenti di integrazione salariale e della formazione dei lavoratori per la tenuta del settore sul piano occupazionale e su quello del know-how.

Al riguardo risulta senz'altro necessario dare ossigeno agli operatori nelle difficili contingenze attuali, ma è fondamentale ridisegnare una Italia maggiormente coesa e sostenibile attraverso interventi di ampia portata, incentrati sul potenziamento infrastrutturale, la digitalizzazione, la semplificazione delle procedure, l'innovazione tecnologica, le regole nel mercato, la formazione dei lavoratori e la loro sicurezza sul lavoro.

L'innovazione è il principale driver di sviluppo economico e sociale per migliorare situazioni statiche e poco competitive all'interno di sistemi dinamici ed evoluti che premiano chi meglio sa rispondere alle esigenze dei mercati in termini di qualità, velocità e capacità di adattamento ai cambiamenti.

Oltre alle consuete innovazioni di prodotto, di processo, organizzative e di marketing di ambito aziendale, deve emergere come nuovo approccio l'innovazione di sistema legato a tutta la filiera dell'approvvigionamento delle materie prime e della distribuzione dei beni prodotti.

Non va mai dimenticato che siamo un Paese trasformatore che deve importare materie prime per poi esportare i beni prodotti e che in termini di valore, esportiamo più di quanto importiamo.

La posizione geografica ci assegna, poi, il ruolo naturale di collegamento tra il Mediterraneo, dove si concentra il 28% del traffico containers a livello globale, e l'Europa.

Tutto ciò richiede un sistema di infrastrutture materiali e immateriali nonché un sistema organizzativo all'altezza delle opportunità, per incidere sulla formazione della domanda aggregata, potenziando le connessioni tra i nodi logistici e collegandoli con la rete ferroviaria nazionale ed europea. Altrettanto serve intervenire sulla catena del valore, eliminando quelle inefficienze nella logistica che rappresentano un gap di 70 miliardi, per oneri burocratici, ritardi digitali e per procedure che rallentano il transito delle merci, tanto da avvantaggiare altri Paesi concorrenti meglio attrezzati.

Il piano strategico Italia Veloce e l'utilizzo del Recovery Fund deve realizzare, pertanto, in tempi più celeri di quelli a cui siamo oramai tristemente abituati, un Paese diverso con al centro l'intermodalità del trasporto ferroviario con i porti, gli aeroporti, gli interporti e le piattaforme logistiche, oltre a completare i 4 corridoi europei che ci attraversano, adeguandoli agli ▶▶▶

standard di esercizio più avanzati (P/C 80 e modulo 750m), senza dimenticare le connessioni di penultimo e ultimo miglio.

I tempi però non sono una variabile indipendente.

Occorre non perdere tempo. Serve semplificare senza derogare da presupposti di qualità, sostenibilità ambientale e rispetto delle regole sul lavoro per l'approvazione dei progetti e la loro realizzazione, sbloccando i cantieri per le opere già finanziate, ed investire su informatizzazione e digitalizzazione dei sistemi nei processi dei trasporti e logistica, non solo per lo smart working, ma soprattutto per velocizzare i flussi di traffico delle merci.

È una grande sfida quella che ci attende.

Nei prossimi tempi si renderanno necessari in ambito logistico nuove figure professionali per stare al passo con l'accelerazione della digital transformation e dei cambiamenti ambientali, oltre che tecnologici.

La logistica integrata è il cardine dell'economia e cresce insieme all'accelerazione della connettività, a tutti i livelli, e si trova oggi al cuore della trasformazione digitale, che attraversa in ogni caso tutte le professioni del settore, senza eccezioni.

È stato valutato, in recenti studi che, a tratto generale, ci possano essere non meno di cinquecentomila posti di lavoro a forte rischio da qui al 2027 a causa della digitalizzazione dei processi e almeno seicentomila lavoratrici e lavoratori che si dovranno aggiornare radicalmente.

La sfida è trasformare questo rischio in opportunità in funzione delle numerose nuove professioni che si renderanno necessarie per stare al passo con l'accelerazione della connettività e dei cambiamenti ambientali e tecnologici. Tutto ciò deve portare ad un saldo positivo con nuove professioni e riconversioni, ma molto dipenderà dalla nostra capacità di produrre ed intercettare maggiori volumi di merce e dagli investimenti in formazione per l'acquisizione di nuove e maggiori competenze. Se governata, mettendo come priorità l'interesse generale, l'innovazione genera occupazione, sia direttamente attraverso nuovi mestieri, sia indirettamente attraverso gli effetti moltiplicativi che tale nuova occupazione induce nei servizi e nei settori tradizionali. Diversamente rischia di produrre disoccupazione e deriva sociale.

Infine, sono fondamentali le regole nel mercato per contrastare fenomeni di degenerazione della qualità dei servizi offerti. Con la compressione dei costi del lavoro attraverso il dumping sociale e contrattuale e con la riduzione di tutele anche sulla sicurezza nel lavoro non si rilancia il Paese e le aziende non diventano più efficaci e competitive, se non in modo effimero. Serve dunque un contratto di lavoro unico per tutto il settore del trasporto delle merci ferroviario. Un contratto inclusivo che dia le giuste risposte organizzative alle aziende e altrettanto che garantisca le tutele ai lavoratori, lasciando in ogni caso margini alla contrattazione di secondo livello di agire sulle specificità. ◆

PIANO FORMATIVO
SPACE

stampa CONSULTING
Formazione alle imprese

Solutions performing about company evolution.

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

AVS/044/18I
CUP G68D19000360008

FINANZIATO DA FONDIMPRESA
Avviso 3/2018

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.**

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

Periodi di navigazione prolungati causa Covid 19: prevale l'emergenza sanitaria o gli interessi economici?

di Paolo FANTAPPIE' *

Da quando si è manifestato il problema del Covid 19, intorno ai primi di marzo 2020 e fino ai giorni nostri, il settore marittimo ha registrato flessioni nelle proprie attività veramente preoccupanti, in particolare nel comparto del trasporto passeggeri.

Anche il settore del trasporto delle merci ha avuto una flessione importante e nella fattispecie abbiamo registrato delle difficoltà nei traffici internazionali, assistendo, in questo caso, all'impossibilità di avvicendare gli equipaggi per l'emergenza sanitaria dovuta alla pandemia.

In primis questa situazione di impossibilità a far sbarcare ed imbarcare personale marittimo si è concentrata, a partire dai mesi di marzo, aprile e maggio 2020 nei porti europei oltre a quelli extra UE; da giugno, il fenomeno è rimasto su alcuni porti nei paesi dell'estremo oriente ed in altri sparsi per il mondo.

La Uiltrasporti, insieme alle altre organizzazioni sindacali si è immediatamente attivata per coinvolgere il Ministero dei Trasporti ed il Ministero degli Esteri in modo da trovare soluzioni diplomatiche.

Nonostante il grande impegno profuso, ad oggi, arrivano solo lettere dai relativi Dicasteri tese ad evidenziare l'impegno nella gestione del caso ma nel frattempo il problema permane.

Se dal lato politico assistiamo alla solita pantomima con le rituali frasi di circostanza ma senza di fatto nessun atto concreto come per esempio l'organizzazione di voli di Stato per recuperare i marittimi sbarcati e contestualmente portare i marittimi da imbarcare ecc. ecc, dall'altro la rappresentanza armatoriale scarica tutte le inefficienze ed i vari costi che si dovrebbe accollare sui poveri marittimi.

Pertanto osserviamo l'inefficienza della macchina istituzionale a creare le condizioni per risolvere il problema e dall'altro un impresa armatoriale che utilizza i propri equipaggi oltre i limiti consentiti dal CCNL con casi di marittimi che navigano da oltre 10 mesi ininterrottamente.

Una situazione pericolosa sia per la salute degli stessi marittimi sia per la sicurezza della navigazione.

Il sindacato è stato messo difronte ad un bivio: prendere atto che gli imbarchi dovranno essere prolungati o al contrario, se ciò non dovesse avvenire, mettere nelle condizioni di fermare le navi con le relative conseguenze occupazionali?

E' vero che stiamo parlando di una situazione del tutto eccezionale che mai nessuno si era immaginato potesse succedere ma è anche vero che in sei mesi dall'inizio della pandemia non si sono trovate altre so-

luzioni se non quella di oltrepassare i limiti di imbarco previsti dal contratto di arruolamento e dallo stesso CCNL.

Ora e' opportuno che gli armatori agiscano di conseguenza: più volte abbiamo giustamente sentito difendere i loro equipaggi ma solo a parole.

Ora servono i fatti.

Devono investire e spendere, prevedendo gli avvicendamenti in porti dove ciò può avvenire anche se questo vuol dire cambiare la rotta aumentando i relativi costi.

Non si può più derogare al periodo di imbarco previsto ma al contrario si deve programmare lo sbarco in quei porti dove ciò può avvenire.

Inoltre per quei marittimi che oggi stanno navigando oltre i limiti consentiti dal contratto, si dovrà prevedere un riconoscimento economico importante.

Insomma è giunto il momento che gli armatori facciano la loro parte.

I marittimi la loro parte l'hanno fatta e gli armatori?

Attendiamo da quest'ultimi atti concreti e non parole di solidarietà.

Vinca il Rispetto del Contratto di lavoro, del diritto alla salute e della sicurezza sul lavoro; tutto ciò prevalga sull'interesse economico una buona volta! ◆

** Segretario Nazionale Uiltrasporti*

Gruppo Messina

Il pacchetto mobilità

di Francesca BAIOCCHI *

Dopo 3 anni di trattative tra Parlamento Europeo, Commissione, Consiglio dei Ministri e parti sociali, il 31 luglio 2020 è entrato in vigore il Pacchetto Mobilità dell'Unione Europea, che indica le nuove regole sui tempi di guida e di riposo degli autisti di camion e autobus. Il pacchetto sarà implementato gradualmente in base ad una calendarizzazione prefissata.

Sotto il profilo politico, esso rappresenta il coronamento del lavoro svolto dal sindacato dei trasporti europeo ETF, a cui Uiltrasporti ha dato grande contributo. Complessivamente, si è riusciti a far valere i diritti dei lavoratori dell'autotrasporto, inserendo un insieme di regole che contrastano il dumping sociale e l'uso irregolare del cabotaggio stradale.

Senza ombra di dubbio, le principali conquiste contenute nel Pacchetto sono rappresentate dall'esplicito divieto di trascorrere il riposo settimanale nella cabina del mezzo e la tempistica per il rientro dell'autista.

Non meno importanti, anche le nuove misure che semplificano le operazioni di controllo da parte delle autorità sui distacchi e sulla conformità delle aziende riguardo le regole di stabilimento.

Normativa di riferimento:

1. Regolamento (UE) 2020/1054 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2020, che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 per quanto riguarda gli obblighi minimi in materia di periodi di guida massimi giornalieri e settimanali, di interruzioni minime e di periodi di riposo giornalieri e settimanali e il regolamento (UE) n. 165/2014 per quanto riguarda il posizionamento per mezzo dei tachigrafi. Entrato in vigore il 20 agosto.
2. Direttiva (UE) 2020/1057 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2020, che stabilisce norme specifiche per quanto riguarda la direttiva 96/71/CE e la direttiva 2014/67/UE sul distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada e che modifica la direttiva 2006/22/CE per quanto riguarda gli obblighi di applicazione e il regolamento (UE) n. 1024/2012. Entrerà in vigore entro il 2 febbraio 2022.
3. Regolamento (EU) 2020/1055 del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2020, che modifica i Regolamento (EC) No 1071/2009, (EC) No 1072/2009 and (EU) No 1024/2012 con lo scopo di adattarli agli sviluppi del settore trasporto su strada. Entrerà in vigore dal 21 febbraio 2022.
4. Regolamento (UE) 2020/1056 del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2020 relativo alle informazioni elettroniche sul trasporto merci.

BREVE SINTESI DEL PACCHETTO MOBILITÀ (PM) A CURA ETF

1. Tempi di guida e di riposo. Principali novità

Il PM introduce deroghe alle norme sui tempi di guida e di riposo in limitate circostanze e a determinate condizioni:

- Le aziende di trasporto potranno dare due periodi consecutivi ridotti di riposo settimanale agli autisti del trasporto internazionale merci
- Le aziende di trasporto possono prolungare il tempo di guida settimanale degli autisti per un massimo di 2 ore
- Agli autisti è consentito trascorrere il riposo settimanale sul traghetto o sul treno

Quanto elencato nei punti precedenti deve essere considerato esclusivamente come deroga. Sarà compito delle autorità di controllo garantire che tali deroghe non si tramutino in regole e che siano sempre soddisfatte tutte le condizioni che permettono le deroghe.

Il Pacchetto Mobilità introduce i seguenti obblighi:

- Le società di trasporto devono organizzare il lavoro in modo tale da consentire, ogni 3 o 4 settimane, il rientro ai propri autisti in uno dei centri operativi aziendali o a casa
- Il riposo settimanale regolare di 45 ore o più non potrà essere effettuato a bordo del veicolo, e le aziende avranno l'obbligo di provvedere alle spese di alloggio degli autisti

Il pacchetto introduce strumenti di miglior controllo delle ore di guida e di riposo, come il tachigrafo intelligente o il rilevamento a distanza delle ore di guida, che dovranno essere implementati entro il 2024, con 10 anni di anticipo rispetto alle vecchie norme.

2. Grandi vittorie per il settore

Consistono principalmente nel rientro del conducente alla base operativa dell'azienda o al proprio domicilio, e nell'esplicita interdizione del riposo settimanale in cabina.

Il ritorno a casa dell'autista è una delle misure più efficaci del Pacchetto, perché migliora le condizioni di lavoro e di vita stabilendo un collegamento diretto tra a) il centro operativo dell'azienda; b) il luogo in cui è basato il conducente; c) il luogo in cui il conducente inizia il periodo di riposo; d) lo Stato membro di stabilimento.
Pertanto, la semplice sede letter box è tenuta a costituire un vero e proprio centro operativo. Ciò aiuterà le autorità di controllo a poter determinare se il conducente sia effettivamente un distaccato e se le regole sul distacco - comprese le esenzioni, ovvero il trasporto bilaterale – sono ottemperate. Vedi un'analisi completa al punto 3.3.1.

L'interdizione a trascorrere il riposo settimanale nel veicolo e il ritorno dell'autista a casa o nella sede aziendale migliorano in modo netto le condizioni di lavoro. Dopo anni in cui migliaia di autisti sono stati costretti a trascorrere il riposo settimanale a bordo del proprio mezzo, finalmente potranno fare ritorno a casa o nella loro base aziendale, tanto più che lo stesso criterio si applica anche ai conducenti extra UE. Infine, i due requisiti messi insieme faranno emergere abusi e pratiche illegali.
3. Modifiche introdotte dal PM in dettaglio

►►►

3.1. Deroga per il trasporto internazionale di merci

Le aziende di trasporto avranno la possibilità di programmare 2 periodi ridotti di riposo settimanale consecutivi dell'autista, ma solo alle seguenti condizioni:

- Condizione 1 Per i conducenti di camion che iniziano i due periodi ridotti di riposo settimanale consecutivi fuori dallo Stato membro di stabilimento della società e del proprio paese di residenza

- Condizione 2 Tutti i riposi non goduti durante i 2 periodi ridotti, saranno presi in blocco prima del successivo periodo regolare di riposo settimanale.

3.2. Ritorno a casa dell'autista

Le società di trasporto hanno l'obbligo di organizzare il lavoro dell'autista in modo tale da consentirgli entro ogni 4 settimane di rientrare al centro operativo del datore di lavoro, dove l'autista è normalmente basato ed inizia il suo riposo settimanale, oppure nel luogo di residenza dell'autista, al fine di trascorrere un periodo di riposo settimanale regolare o un periodo di riposo settimanale superiore a 45 ore, preso a compensazione di quello settimanale ridotto.

3.3. Ritorno a casa dell'autista di trasporto internazionale

Se il conducente ha preso due periodi ridotti consecutivi di riposo settimanale, in conformità con la deroga per il trasporto internazionale merci (di cui sopra), l'impresa di trasporto deve organizzare il lavoro in modo tale che l'autista possa rientrare in uno dei luoghi menzionati ai punti "a" o "b" ogni 3 settimane, prima che inizi il suo periodo regolare di riposo settimanale superiore alle 45 ore, prese a compensazione.

Affinché questa condizione sia soddisfatta, i 2 periodi ridotti di riposo settimanale devono iniziare fuori dallo Stato membro in cui l'autista ha la residenza, o in cui ha sede il centro operativo in cui è basato l'autista.

3.3.1. Il ritorno a casa dell'autista. Esempio

Se un'azienda non vuole far rientrare l'autista a casa, l'opzione è di mandarlo al centro operativo aziendale. Ma affinché ciò sia conforme con le nuove regole, il centro operativo deve soddisfare tutti i seguenti requisiti:

i. Il luogo in cui il conducente è abitualmente basato deve presumibilmente intendersi come il luogo in cui è stipulato il contratto di lavoro del conducente;

ii. Il luogo in cui l'autista inizia normalmente il riposo settimanale va visto ai sensi del Regolamento (UE) 2020/1055 sull'accesso all'occupazione nel trasporto su strada, nel senso che "è necessario garantire che gli operatori del trasporto su strada, stabiliti in uno Stato membro, abbiano una presenza reale e continua in quello Stato e conducano le loro attività di trasporto da lì"(Recital 6) e "la presenza reale e continua nello Stato membro di stabilimento dovrebbe, in particolare, richiedere che l'impresa effettui le operazioni di trasporto con l'attrezzatura tecnica appropriata situata in tale Stato membro (Recital 7);

iii. reale stabilimento dell'azienda.

Va da sé, che se il mezzo non è presso la sede operativa dell'azienda, il tempo impiegato dall'autista dal luogo in cui è fermo il veicolo alla sede operativa dell'azienda (o viceversa), non può essere conteggiato come tempo di riposo (vedi Art. 9.2 del Regolamento sui tempi di guida e di riposo).

Quando è possibile inviare l'autista al centro operativo aziendale per il riposo?

ESEMPIO: un autista rumeno, assunto con contratto slovacco da una società registrata in Slovacchia, lavora da/per la Germania (senza alcuna attività in Slovacchia).

Ogni 3 o 4 settimane, l'azienda dovrà mandare l'autista:

- In Romania (casa del conducente) o
- In Slovacchia, ma solo se lo stabilimento soddisfa i criteri stabiliti nel nuovo Regolamento su "Accesso all'occupazione nel trasporto su strada (regolamento (UE) 2020/1055), che prevede il regolare ritorno del veicolo
- E in Germania?

Supponiamo che l'azienda abbia interesse ad inviare l'autista in Germania per il riposo settimanale. In tal caso, l'autista porterà anche il veicolo dove la società opera.

L'autista può iniziare il proprio riposo settimanale in Germania?

Sì, se la base tedesca soddisfa i criteri di un centro operativo, cioè ha una sede legale nel paese.

Considerando cosa può e cosa non può essere legalmente considerato come riposo, siccome l'autista ha un contratto di lavoro con una azienda con sede in Slovacchia, se deve ritirare o consegnare il veicolo in Germania, il tempo di trasferimento tra la Germania e il centro operativo slovacco non può essere considerato riposo.

3.4. Riposo nel veicolo

Su tale tema il Pacchetto Mobilità finalmente mette chiarezza. A bordo del veicolo possono essere effettuati solamente i riposi giornalieri e quelli settimanali ridotti. Eventuali costi di alloggio sono a carico del datore di lavoro.

3.5. Possibilità di estensione dei tempi di guida per il trasporto merci e passeggeri

In circostanze eccezionali, l'autista può superare il limite di guida settimanale, e di conseguenza quello di guida di quel giorno, di:

- un'ora, al fine di prendere il riposo settimanale;
- due ore, al fine di prendere il regolare riposo settimanale, a condizione che le 2 ore siano immediatamente precedute da una pausa di 30 minuti.

Questo solo a condizione che:

- l'estensione sia presa per raggiungere il centro operativo aziendale o il luogo di residenza dell'autista.

L'autista deve scrivere il motivo dell'estensione sul modello apposito. L'estensione sarà compensata con un tempo di riposo equivalente, che deve essere preso in blocco, insieme a un qualsiasi periodo di riposo purchè entro la fine della terza settimana successiva.

►►►

3.6. Traghetto / treno

È possibile fare riposi ridotti o riposi regolari settimanali a bordo di traghetti o treni, ma solo alle seguenti condizioni:

- Condizione 1: in caso di riposo settimanale regolare, il viaggio in traghetto o treno sia superiore alle 8 ore;
- Condizione 2: l'autista abbia accesso ad una cabina letto;
- Condizione 3: l'autista possa interrompere il riposo solo due volte ma solo per un totale di 1 ora.

3.6.1. La deroga traghetto / treno

Secondo le regole dei tempi di guida e di riposo, l'autista ha solo 1 ora per imbarcare e per sbarcare il veicolo dal traghetto/treno. Anche il tempo di guida tra il terminal, il luogo di stazionamento del veicolo e dove l'autista può riposare, devono tutti rientrare nello stesso intervallo di 1 ora.

Al di fuori di treni o traghetti, qualsiasi tempo di viaggio per raggiungere il mezzo non può essere considerato riposo, a meno che il veicolo si trovi presso il domicilio dell'autista o presso il centro operativo della società. Anche questo tempo deve rientrare nell'intervallo massimo di 1 ora.

Quando è possibile utilizzare la nuova deroga traghetto/treno, senza violare le regole?

- Riposo ridotto settimanale: l'autista non è alla guida del mezzo, ma interrompe il suo riposo per ritirarlo. Questo, a condizione che l'autista non interrompa il periodo di riposo per più di 1 ora in totale.

- Riposo ridotto settimanale: l'autista guida il mezzo (ad esempio venerdì pomeriggio) e sale sul traghetto/treno poco prima dell'inizio del suo riposo settimanale. È possibile farlo a condizione che in massimo un'ora l'autista possa raggiungere l'area di stazionamento del mezzo e un luogo dove possa continuare il riposo.

- Riposo ridotto settimanale: l'autista è sul veicolo e interrompe il riposo settimanale per iniziare il viaggio in traghetto/treno, in modo che, una volta raggiunta la destinazione, inizi immediatamente il periodo di guida giornaliero. Questo solo se alla partenza l'autista ha interrotto l'attività al massimo per 1 ora.

- Lo stesso vale per il riposo settimanale regolare, a condizione che il viaggio nel traghetto sia almeno di 8 ore

- Trasporto internazionale (gli autisti possono usufruire di 2 periodi di riposo ridotti consecutivi): anche a questi autisti sono applicabili le condizioni di cui sopra, solo che il punto di partenza non può essere nello Stato membro di stabilimento della società, né in quello di residenza del conducente. Ciò perché i 2 periodi ridotti di riposo settimanale consecutivi devono iniziare, nel caso di autotrasportatori internazionali, fuori dallo Stato membro di residenza dell'autista o della base aziendale. ◆

**Segretaria Nazionale Uiltrasporti*

4 novembre
Giornata per la parità retributiva
Equal Pay Day

di Francesca Baiocchi

La Costituzione italiana agli artt. 3, 37, 51 e 177 ha anticipato l'attuale impianto normativo sulle pari opportunità, ottenuto passo dopo passo con fatica in un percorso che è solo l'inizio del processo di rafforzamento delle tutele dei diritti delle donne e delle lavoratrici.

Le pari opportunità sono un principio giuridico, ovvero sono rappresentate in una norma di carattere generale che esprime i valori ai quali debbono conformarsi tutte le altre leggi. Lo scopo ultimo della normativa riguardante le pari opportunità, in particolar modo quella inerente l'ambito lavorativo, è quello di dare vita ad un insieme di misure volte a rimuovere le condizioni sfavorevoli alla realizzazione di un'effettiva parità uomo-donna. Nel nostro ordinamento il divieto di discriminazione ha subito una lunga evoluzione, che ha trovato poi una prima solida base nella disciplina organica nel cd. Codice delle pari opportunità fra uomo e donna D.Lgs. 198/2006.

In Unione europea il principio di pari opportunità tra donne e uomini è presente sin nelle radici del diritto comunitario, trovando chiaro spazio nel Trattato istitutivo del 1957 della Comunità Europea agli artt. 3 e 119, in cui si fa riferimento esplicito alla parità generale e di parità retributiva. Successivamente, la Carta dei diritti fondamentali fissa un altro paletto importante per la conquista della parità, vietando all'articolo 21 qualsiasi forma di discriminazione, mentre la direttiva 2006/54/CE dà chiare indicazioni alle politiche sociali ed economiche degli Stati membri "sulla parità di trattamento fra uomini e donne in materia di occupazione e impiego".

In sintesi, l'uguaglianza tra donne e uomini ed il divieto di discriminazione sono cardini fondamentale del diritto dell'Unione europea.

Ma nonostante un tale concerto normativo antidiscriminatorio di carattere nazionale e sovranazionale, ancora oggi nel 2020 le lavoratrici europee guadagnano circa il 16% in meno degli uomini.

Questo gap percentuale calcolato in termini salariali concreti, si traduce in lavoro gratuito delle donne dal 4 novembre fino al 31 dicembre, ovvero 59 giorni, e proprio in base a tale calcolo che è stata scelta la data del 4 novembre per la giornata europea per la parità retributiva - Equal Pay Day.

C'è estremo bisogno di una normativa che dia trasparenza alle retribuzioni, e servono monitoraggi continui, chiarimenti e statistiche puntuali e alla luce di questa consapevolezza Uiltrasporti si è unita alle preoccupazioni ed al disaccordo espressi dalla CES e dall'ETF, riguardo la decisione della Commissione Europea di posticipare la pubblicazione della proposta di direttiva sulla Trasparenza Retributiva al 15 dicembre 2020, che era stata prevista inizialmente durante l'Equal Pay Day del 4 novembre. Da un recente studio CES sul gap retributivo negli Stati europei, risulta che se l'Italia continuasse a seguire il suo trend 2010-2018, servirebbero ancora 54 anni prima di raggiungere la parità salariale tra uomini e donne. Inaccettabile!

Pertanto, la nostra posizione è chiara: chiediamo alla Commissione europea di dare priorità alla Direttiva sulla trasparenza retributiva, necessità improrogabile per accelerare e incentivare il percorso di una parità concreta e non solo asserita. ◆

Una newco per un nuovo trasporto aereo

di Simone DE CESARE *

I dati diffusi da Assaeroporti relativi ai mesi di luglio nonostante i proclami dei mesi precedenti sono a dir poco allarmanti. Meno 75% di passeggeri trasportati rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente è un dato che neanche i più pessimisti avevano pronosticato.

La situazione mondiale non ha consentito alle compagnie aeree di riaprire le tratte di lungo raggio pertanto l'apporto numerico dei passeggeri è rimasto drammaticamente basso. Dal mese di agosto non si aspettano dati molto differenti nonostante il turismo interno ed europeo verso la nostra nazione e le mete turistiche balneari e montuose, sia stato molto importante. L'Italia da sempre grazie alle sue bellezze naturali è il Paese che attrae maggiormente come meta turistica i visitatori da tutto il mondo. La chiusura delle tratte dal Giappone, dalla Cina, e dal Sud America e le pochissime frequenze per il Nord America hanno reso il nostro paese difficilissimo da raggiungere. Il Covid-19 non è ancora stato sconfitto ed i contagi in Europa ed anche in Italia hanno ripreso a salire, complice il periodo estivo che ha fatto abbassare l'attenzione sul problema da parte di molti cittadini.

Verso la fine del mese di agosto infatti sono ricominciati ad aumentare i "contagi di rientro dalle vacanze" facendo tornare una grande apprensione sul tema in primis da parte delle istituzioni. Preoccupa molto il nuovo inizio dell'anno scolastico, che sarà sicuramente differente rispetto ai precedenti, con i bambini che sono rimasti a casa da marzo scorso e con lo stesso timore di allora che possano ammalarsi contagiando gli altri e riportando il Paese nel buio del lockdown. I numeri dei contagi nel nostro paese per fortuna non sono così preoccupanti come negli altri stati europei dove sono di gran lunga superiori, per non parlare dei Paesi più lontani dove la pandemia da Covid-19 sembra non aver mai rallentato i suoi ritmi. Tutto questo clima di incertezza e di preoccupazione generale unito ai problemi economici che sono conseguenza naturale del blocco delle attività che si è reso necessario dal mese di marzo in poi per contenere i contagi, pesano in maniera esorbitante sul trasporto aereo dei passeggeri. Solo il trasporto aereo delle merci, nonostante un primo fisiologico rallentamento, sta garantendo volumi di traffico importanti.

Ricordiamo che il traffico aereo vede nella "Summer", la stagione estiva, la parte più ricca dell'anno, dove i ricavi sono senza dubbio i più alti dell'anno e sono necessari per sopperire al minor numero di voli programmati nella "Winter". In questa complessa situazione si preannuncia per il trasporto aereo un autunno molto nero. La totalità delle aziende del settore è in difficoltà economica per mancanza di liquidità e per i lavoratori messi in cassa integrazione non si prevede un imminente rientro sui luoghi di lavoro.

L'attuale blocco dei licenziamenti messo in campo dal governo scadrà il 31 ottobre e sono molte le aziende che stanno pensando, terminato il ricorso all'ammortizzatore sociale utilizzato in questo periodo, di

prendere quella strada. Sarebbe un vero disastro per un settore che è stato duramente provato da questa crisi provocata dalla pandemia Covid-19 e per l'intero Paese. È piu che mai necessario congelare la situazione in questo difficile momento spostando i termini delle questioni pending almeno a marzo 2021(data effettiva ndr). Entro quella data probabilmente si potrà avere una visione più concreta e reale dei fatti e si avrà anche una programmazione più aderente alla realtà dell'operativo della prossima stagione estiva. Inoltre i lavoratori con contratto a tempo determinato o stagionali, dei quali il settore ha sempre fatto un utilizzo stabile in questo momento, stanno terminando gli ammortizzatori sociali messi a loro disposizione ed i bonus predisposti dal governo, difficili da ottenere. Per questi lavoratori e le loro famiglie il presente resta difficile e per il futuro lavorativo impossibile immaginare un imminente reintegro nel ciclo produttivo.

All'interno di questo difficile quadro si va ad incastrare l'altrettanto complicato rilancio di Alitalia attraverso la creazione della famosa Newco di proprietà dello stato attraverso il Ministero dell'Economia e Finanza. Le nomine del nuovo amministratore delegato e del presidente e del cda non sono ancora state ufficializzate nonostante sia già una certezza Fabio Lazzerini nel ruolo di Amministratore Delegato e Francesco Caio nella carica di presidente.

Il piano industriale formalmente è stato preparato dagli advisor ai quali è stato affidato l'incarico dal Governo ma si tarda ad avviare la costituzione della Newco. Difficile in questo momento dove il trasporto aereo è praticamente fermo, riuscire nell'impresa di far partire il progetto di rilancio di Alitalia. Nel 2020 l'Alitalia in amministrazione straordinaria ha perso 900 milioni di euro circa bruciando un terzo dell'investimento di tre miliardi che il Governo avrebbe messo a disposizione della nascente Newco. Nonostante le dichiarazioni settimanali dei ministri competenti sull'imminente creazione della Newco paradossalmente l'attuale situazione consiglia di mantenere l'attuale commissariamento per garantire i voli domestici anche se in maniera ridotta ed il solo collegamento di lungo raggio con l'America su New York facendo nascere la struttura della Newco ma aspettando la ripresa effettiva del mercato per procedere con il passaggio dell'attività operativa e quindi dei lavoratori.

Attendiamo l'arrivo del vaccino che potrebbe mettere fine alla pandemia facendo lentamente uscire da questo stato i cittadini ed i lavoratori facendoli tornare alla normalità nel tempo più breve possibile. ◆

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

TPL nel caos
Nuove linee guida del MIT ma ancora troppe incertezze nel settore

di Roberto NAPOLEONI *

La diffusione del Covid-19 nel nostro Paese ha generato una crisi senza precedenti nel settore dei trasporti. La tempesta perfetta rischia di spazzare via un intero comparto, peraltro nevralgico e determinante per il sano sviluppo dell'Italia, con conseguenze economiche e sociali devastanti.

È di qualche giorno fa l'allarme lanciato dal presidente di Asstra secondo il quale, nonostante gli importanti stanziamenti effettuati dal Governo per attenuare l'impatto della pandemia, per arrivare a fine anno mancherebbero all'appello 800 milioni, considerata la perdita stimata in 1,7 miliardi, in assenza dei quali si rischia di non chiudere i bilanci e di vedere il default di molte aziende.

La recente emanazione delle "Linee guida per l'informazione e le modalità organizzative per il contenimento della diffusione delcovid-19 in materia di trasporto pubblico" da parte del Ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture lungi dall'indicare una direzione chiara aggiunge confusione e indeterminatezza in un settore già da anni in forte sofferenza.

Le indicazioni ministeriali infatti agiscono infatti su tre livelli, indicano innanzitutto "misure di sistema" e misure generali di contenimento del virus, in secondo luogo raccomandazioni all'utenza e infine misure specifiche per i vari settori del trasporto pubblico (aereo, marittimo e portuale, tpl, ferroviario e così via).

Quello che innanzitutto appare evidente è che proprio nelle misure di sistema risiede la prima criticità. Esiste infatti una forte asimmetria tra le nuove modalità di spostamento delle persone dettate da diverse esigenze di mobilità che richiederebbero differenti articolazioni dell'orario di lavoro capaci di "spalmare" la domanda evitando concentrazioni e picchi della stessa in orari ristretti.

Questo richiede tempo sia per definirne in maniera concorde i contorni e le modalità, sia per potenziare il parco mezzi delle aziende (per sostenere la domanda nelle ore di punta servono, secondo alcune stime, circa 20 mila autobus aggiuntivi e 31 mila conducenti in più). Così come occorrerà incentivare la mobilità dolce/sostenibile ma in connessione stretta con il trasporto pubblico per non farne una misura fine a sé stessa priva di impatti realmente efficaci.

Seguono poi una lunga serie di misure di contenimento del virus che poggiano da un lato sulla respon-

sabilità individuale di tutti gli utenti e che quindi lasciano aperto un grande spazio di incertezza dovuto, come sappiamo, alla infinita variabilità dei comportamenti individuali che spesso non coincidono con quanto sarebbe necessario fare in una situazione come questa, basti pensare all'obbligo di distanziamento e di utilizzo della mascherina di protezione, e dall'altro su procedure che le aziende dovranno attuare per ridurre al minimo i rischi di contagio quali sanificazioni e igienizzazione di locali, mezzi e strumenti di lavoro, comunicazione delle norme di comportamento all'utenza, installazione di dispenser con soluzioni disinfettanti, incentivazione della vendita di biglietti attraverso sistemi telematici, regolamentazione degli accessi a stazioni e fermate e regolazione dei flussi anche in salita e discesa dai mezzi, installazione di separazioni removibili tra i sedili ecc.

Se appare quindi chiaro l'elenco delle "cose da fare" ciò che invece non appare affatto certo è CHI debba svolgere questi compiti e, come spesso accade, non vorremmo che il parafulmine di tutto rimanesse il lavoratore e in particolare il personale front-line. Qualunque misura non può essere pienamente efficace se non sono previsti adeguati controlli e relative sanzioni per chi trasgredisce alle norme.

L'effettiva declinazione del tema dei controlli, in particolare su quali soggetti e con quale modalità debbano essere effettuati, e della gestione di alcune delle misure emanate, infatti, non possono essere lasciate nell'indeterminatezza e alla responsabilità individuale.

Già numerosi sono stati i casi di aggressione al personale anche solo per il semplice richiamo al corretto uso della mascherina sui mezzi o per l'invito a mantenere la corretta distanza di sicurezza.

Le organizzazioni sindacali denunciano inascoltate da anni la carenza di misure atte a tutelare la salute e la sicurezza degli autisti e di tutto il personale front-line vittime sempre più frequentemente di aggressioni fisiche e verbali inaccettabili e ancora più acuite dalla diffusione del covid-19.

Garantire la sicurezza dei lavoratori del trasporto pubblico incentivando al contempo l'utilizzo del mezzo collettivo rappresenta infatti un elemento per noi centrale dal quale ripartire.

Nello specifico ciò che preoccupa è l'implementazione di alcune misure come ad esempio la gestione dei carichi di salita discesa dei viaggiatori, questione che nei mesi scorsi, quando i coefficienti di riempimento erano anche inferiori, ha procurato, come detto, già molteplici aggressioni ai danni del personale, il solo in prima linea e a contatto diretto con gli utenti, mettendone seriamente a rischio la sicurezza e l'incolumità.

Altro punto critico dei provvedimenti è il nesso imposto, nel servizio scolastico, tra la durata del viaggio e il limite di riempimento, laddove si precisa che la capienza a pieno carico non può superare i 15 minuti di percorrenza, limite temporale indeterminabile per i servizi a richiesta individuale (Scuolabus).

Infine, la gestione dell'affollamento del veicolo dovuta all'aumento della capienza massima, che con le nuove disposizioni può arrivare all'80% dei posti disponibili su ogni mezzo, e in virtù del quale l'azienda può dettare disposizioni organizzative al conducente tese anche a non effettuare alcune fermate, rischia di diventare una ulteriore causa di possibili aggressioni se non correttamente implementata (ad esempio attraverso una chiara informativa preventiva all'utenza, l'utilizzo di sistemi di tecnologia intelligente, ecc.).

È ovvio, infatti, che la messa in discussione dell'incolumità fisica dei lavoratori non potrà essere giustificata, pertanto, le segreterie nazionali Uiltrasporti, Filt-Cgil, Fit-Cisl, hanno richiesto uno specifico incontro sul tema, sia al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti che a quello degli Interni, per poter meglio illustrare le questioni poste ed individuare le conseguenti azioni sul piano preventivo e repressivo. ◆

** Dipartimento Nazionale Uiltrasporti Mobilità TPL*

Mobilitazione CCNL Multiservizi

a cura del Servizio Comunicazione

Il 21 ottobre si è svolta nelle principali piazze italiane la mobilitazione nazionale dei 600mila addetti delle imprese di pulizia, servizi integrati e multiservizi, donne e uomini eroicamente protagonisti dei nostri tempi, in piena emergenza pandemica divenuti indispensabili per il contrasto alla diffusione del virus Covid19, senza rinnovo del contratto nazionale scaduto da oltre 7 anni.

Ha aperto la manifestazione unitaria, in Piazza Barberini a Roma, il Segretario Generale Uiltrasporti, Claudio Tarlazzi: "Sono più di 40 i presidi che in tutta Italia manifestano per rivendicare il rinnovo del contratto. È una vertenza per noi molto Importante per la difesa dei diritti e la tutela dei lavoratori: principi che non devono andare perduti".

Il multiservizi – ha spiegato il Segretario generale - è un settore sul quale dovrebbe essere posta maggiore attenzione e sensibilità: si tratta di un ambito strategico su cui il Paese è chiamato a rafforzare e proteggere e, quando necessario, ristabilire i valori fondamentali della nostra comunità. Valori che anche queste piazze richiamano: salute, sicurezza, lavoro, equità, solidarietà e dignità.

La Uiltrasporti non farà mai mancare il proprio impegno attraverso questa mobilitazione e quelle che si metteranno in campo fino a quando non si arriverà al rinnovo del CCNL.

"Voi dimostrate di essere forti, determinati più di quello che l'or signori immaginano – ha affermato Tarlazzi - e noi saremo al vostro fianco nella lotta per l'affermazione dei vostri diritti!".

Nel corso della manifestazione unitaria, si sono succeduti numerosi gli interventi dei delegati sindacali territoriali, che, manifestando dalle proprie città, erano in collegamento con la piazza principale di Roma. Di seguito le parti più salenti dei loro interventi.

Erminia Grisenti - Uiltrasporti Trentino

"Con l'amaro in bocca e lo spirito affranto affrontiamo questa battaglia per rivendicare per l'ennesima volta il rinnovo del contratto scaduto ormai da 7 anni.
In questo periodo affrontiamo una guerra a stretto contatto col nemico che si chiama Covid-19.
Ora più che mai è giunto il momento di dire BASTA nel rispetto nostro e delle nostre famiglie. RINNOVIAMO IL CCNL ORA E SUBITO".

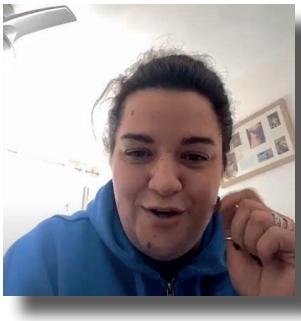
Andrea Bicchi – Uiltrasporti Toscana

"Il nostro è un settore che occupa oltre 600.000 addetti. Addetti che nel far west degli appalti pubblici spesso restano invisibili, ma che ogni giorno igienizzano gli spazi di tutti, fornendo un servizio pubblico necessario, che proprio in questa emergenza ha acquistato una visibilità che non ha mai avuto prima. Questa visibilità va usata per ribadire con fermezza che il Contratto Nazionale va rinnovato.
Non faremo sconti a nessuno. Noi siamo pronti a mettere in campo l'esercizio dello SCIOPERO. Noi tutti quanti uniti, insieme dobbiamo ribadire NO ALLO SFRUTTAMENTO, NO AL MASSIMO PROFITTO, Sì AL CONTRATTO ADESSO".

Barbara De Santis - Uiltrasporti Lazio

"Stipendi fermi dal 2013, salari che arrivano a malapena a 7 euro piuttosto che ai 16,94 euro previsti dalle tabelle ministeriali, cambi d'appalto continui, orari vergognosi, sanificazioni del tutto inesistenti mascherate con un po' d'acqua e sapone… non ci vogliono più pagare la malattia perché ci dicono che ci ammaliamo troppo… SI DEVONO VERGOGNARE!
Non ci possiamo permettere lo smart working perché noi con il virus ci conviviamo, perché il nostro lavoro è quello di sanificare, di pulire per fare in modo che il virus sia eliminato! Se noi tutti presenti e non presenti ci fermassimo solo un giorno si fermerebbe tutto.
VOGLIAMO IL RINNOVO DI QUESTO CONTRATTO E LO VOGLIAMO SUBITO".

Simona Gubellini - Uiltrasporti Emilia Romagna



"Noi lavoratori del multiservizi il nostro dovere lo facciamo e soprattutto adesso lo facciamo alla grande, ma ancora siamo una categoria sottovalutata. Siamo invisibili.
Le aziende pretendono da noi il massimo. Ma noi il massimo lo diamo sempre, con o senza la pandemia. Vogliamo il rinnovo del contratto. Non è la malattia che fa un contratto. La malattia è un diritto del lavoratore, soprattutto nei multiservizi, dato che è un lavoro usurante.
Ce la dobbiamo fare. Stiamo combattendo. Speriamo che ci sentano. Vogliono sentire i nostri urli? Urliamo! VOGLIAMO IL CONTRATTO". ►►►

Erika Facchini - Uiltrasporti Lombardia

"Ora è tutto fermo. La trattativa si è fermata. Si è fermata perché le Associazioni datoriali non si siedono più ai tavoli, hanno fermato tutto… e allora per noi lo slogan sarà: PULITEVELI VOI I VOSTRI UFFICI! SANIFICATEVELE VOI LE SALE OPERATORIE!
Noi facciamo il nostro lavoro con grandissimo senso di responsabilità. Ma voi ci pagate una miseria. Vale così poco la vostra salute e la nostra professionalità?
Il mancato rinnovo del contratto non è un problema solo di noi lavoratori, è un problema di tutti. Gli utenti non sanno che per pulire le RSA e gli ospedali i tempi di lavoro sono stati dimezzati.
A Voi che non rinnovate il contratto diciamo: VERGOGNATEVI! Se qualcuno vuole infiammare il Paese, come dice il nostro Segretario Bombardieri, noi ci riusciremo!".

Durante la manifestazione unitaria, le OO. SS. Nazionali sono state ricevute al Ministero del Lavoro e, a margine dell'incontro, Claudio Tarlazzi ha dichiarato che la Sottosegretaria Francesca Puglisi si è impegnata a farsi parte attiva per il rinnovo del CCNL Multiservizi.

"Non costringeteci in questo momento di emergenza pandemica – hanno poi affermato il Segretario generale *Claudio Tarlazzi* e il Segretario nazionale *Marco Verzari,* della Uiltrasporti - a dichiarare lo sciopero nazionale del settore pulizie/multiservizi".
Sono quasi 8 anni che il Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro del comparto dei servizi in appalto di pulizie e sanificazione di ospedali, caserme, scuole, uffici e luoghi di interesse collettivo, non viene rinnovato, con il risultato drammatico che i lavoratori ricevono salari insufficienti e sono soggetti a ricatti e a sfruttamenti lesivi della loro dignità. Questo avviene da anni sotto gli occhi indifferenti dello Stato, che è il principale appaltante del settore, e delle associazioni datoriali protese al massimo profitto.
"Da pochi giorni – hanno proseguito i due Segretari della Uiltrasporti - abbiamo indetto lo stato di agitazione nazionale del settore per spingere alla ripresa delle trattative e giungere rapidamente ad un nuovo contratto".

"Se non avremo segnali concreti entro la prossima settimana – hanno avvertito Tarlazzi e Verzari - sarà inevitabile proclamare lo sciopero. Siamo consapevoli che il servizio prestato da questo settore è fondamentale per combattere il Covid-19, ma è anche fondamentale che questi lavoratori, che hanno lavorato in condizioni difficili e continuano a farlo, al pari di medici e infermieri e di tutte quelle categorie indispensabili alla sicurezza ambientale, alla salute, al consumo dei generi di prima necessità e alla mobilità, non debbano più vivere al di sotto di una sussistenza dignitosa". ◆

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

TRASSISTEMA

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.

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

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.

Gruppi Tecnici Nazionali Settori: Uffici e Trenitalia

di Riccardo MUSSONI *

Si sono svolti nelle giornate del 24 e 30 settembre i previsti incontri dei Gruppi Tecnici Uiltrasporti-Mobilita/AF rispettivamente ai settori UFFICI Gruppo FS e Trenitalia intero settore, le iniziative si sono entrambe tenute presso la Sede Nazionale Uiltrasporti, nel rispetto della normativa anti-Covid.

Le riunioni, volute dalla Segreteria nazionale al fine riprendere il dialogo con i delegati dei vari settori convocati, che hanno partecipato personalmente agli incontri, si sono sviluppate in presenza del Segretario Nazionale Paolo Fantappiè e il Dipartimento Nazionale.

In entrambe le giornate è fortemente emersa la necessità di ripresa del negoziato con AGENS e le controparti datoriali in tema di rinnovo contrattuale, che ricordiamo essere scaduto per i ferrovieri dal dicembre 2017.

Si sono poi succeduti gli interventi specifici per macro aree, di seguito riassunti:

UFFICI / STAFF - Dal dibattito è emerso predominante il tema fortemente attuale dello smart working. I vari interventi hanno evidenziato che bisogna giungere ad un reale bilanciamento dell'utilizzo di questa modalità lavorativa, che se portata agli eccessi, da un lato offre dei vantaggi, dall'altro invece ne preclude altri un esempio è l'acuirsi di problemi sociali come l'isolamento.

Tra le altre criticità che sono emerse, sono state sottolineate: l'acuto diffondersi di una mancanza organizzativa da parte dei responsabili aziendali, una distribuzione dei carichi lavorativi poco omogenea, un'organizzazione del lavoro e un sistema di attribuzione delle attività piuttosto incerto, mancanza di coerenza dei profili contrattuali con le attività assegnate, mancanza di adeguata formazione professionale, apparecchiature informatiche per gli smartworker insufficienti e non ultimo, il profuso sistema premiante basato su logiche incomprensibili.

EQUIPAGGI - Ricorrente negli interventi il tema della sicurezza, soprattutto relativamente ai problemi che scaturiscono durante la fase di controlleria, criticità riscontrate per la presenza, bordo treno, di malintenzionati e viaggiatori non rispettosi delle attuali norme di prevenzione sanitaria. Richiesta la necessità di maggiore protezione, durante il servizio di bordo, con l'adozione permanente di mascherine FFP2.

Sono state sottolineate le problematiche delle sanificazioni delle cabine di guida e degli ambienti dedicati alle soste, attività spesso prive di certificazioni. Continuano le mancate refezioni a causa della compressione delle pause e dell'aumento delle distanze, dalle sedi ferroviarie, dei locali destinati ai pasti. Necessaria una migliore organizzazione e ammodernamento della logistica (sale sosta-spogliatoi- bagni) visto anche il notevole aumento di presenze femminili nel settore equipaggi. In previsione di rinnovo contrattuale è richiesta, ai fini di conciliare i tempi di vita e lavoro, l'estensione dei tempi di riposo giornaliero e una razionalizzazione dei RFR. Ri-

sulta l'inserimento di RQQ e RWE all'interno delle ferie rosse in contrasto con le norme contrattuali.

MANUTENZIONE ROTABILI - Grande preoccupazione, nonostante le rassicurazioni aziendali, di continue esternalizzazioni e di razionalizzazioni del reticolo manutentivo. Le attività core business non vengono reinternalizzate, con evidente assenza di know how che non favorisce il ricambio generazionale. Mancano gli adeguamenti contrattuali in base alle abilitazioni acquisite e l'inserimento nelle declaratorie di quelle attività di ultima introduzione quale, per esempio, il controllo pulizie inoltre, da evitare la banalizzazione degli inquadramenti contrattuali.

Risultano necessari urgenti interventi di riqualificazione, interna ed esterna, di vari edifici degli impianti manutentivi. Sono necessarie convocazioni territoriali, al fine favorire la contrattazione di secondo livello, per acquisire i piani di attività e gli investimenti destinati per adeguare le capacità degli impianti a ricevere il nuovo materiale rotabile. Indispensabile conoscere le scadenze delle attività assegnate agli appalti traguardando l'opportunità di internalizzazioni. Inoltre permane la criticità del pagamento della prenotazione del posto sugli IC dovuta al contingentamento dei posti a causa dell'emergenza sanitaria.

COMMERCIALE - E' stata evidenziata una situazione fortemente critica lato Assistenza DPR, dove in attesa di un reale progetto aziendale, continuano le scelte unilaterali delle Direzioni Territoriali in materia di organizzazione del lavoro (assegnazioni istantanee dei turni e trasferte). Si riscontrano assenze logistiche relative a spogliatoi, servizi igienici e inadeguatezza delle postazioni di lavoro all'interno delle stazioni.

Sussistono forti carenze di personale all'interno delle biglietterie sia DPR che DPLH nonché la mancata applicazione del turnover con forti rischi di chiusura di biglietterie. Inoltre, risulta un uso indiscriminato dell'istituto della reperibilità al di fuori delle regole contrattuali con riscontri negativi sulla fruizione dei riposi giornalieri.

Nel corso di entrambe le giornate di lavoro è intervenuto il Segretario Nazionale Uiltrasporti Paolo Fantappiè che ha evidenziato come la pandemia abbia collocato il tema del lavoro agile al centro del dibattito tra i lavoratori; l'introduzione, con l'accordo del 20/4/2018, nelle Società del Gruppo FS dello smart working quale misura strutturale di conciliazione tra vita professionale e vita privata dei lavoratori non aveva trovato grande riscontro applicativo dopo la sua firma, anzi forse l'opposto, dato le forti renitenze dei dirigenti aziendali.

La situazione appare invece allo stato attuale invertita; se prima appariva evidente il disinteresse societario ad utilizzare i lavoratori in modalità agile, oggi è invece certa la tendenza opposta; stante ciò è stato necessario con l'accordo del 27/4/2020 implementare le giornate di lavoro agile possibile nonché normare ulteriormente alcuni dettagli tra i quali il diritto alla disconnessione; come Uiltrasporti riteniamo necessarie ulteriori valutazioni con le controparti in merito al lavoro agile ed al suo utilizzo strutturale dopo il periodo emergenziale.

Conclude il Segretario Fantappiè auspicando il rilancio del negoziato contrattuale nel più breve tempo possibile, la situazione di emergenza sanitaria attuale non può determinare ulteriori ritardi, è inoltre fondamentale la ripresa degli incontri "di presenza" con le aziende e nelle assemblee con i lavoratori, ovviamente nel pieno rispetto di tutte le prescrizioni Anti-Covid. ◆

** Dipartimento Nazionale Uiltrasporti AF*

Ripresa del confronto con Mercitalia: aperto un dibattito nella Uiltrasporti

a cura del Dipartimento Nazionale Mobilità AF

Durante il lockdown e le relative misure messe in atto da parte del Governo per evitare la diffusione di Covid 19, l'attività sindacale ha subito una brusca frenata nel rapporto quotidiano con i lavoratori Alla ripresa della pausa estiva il Segretario Nazionale della Mobilità Fantappié assieme il Dipartimento Nazionale ha condiviso di mettere in atto delle iniziative, a partire dal mese di settembre, per rilanciare l'attività sindacale convocando i vari gruppi tecnici a Roma. Inoltre è prevista un'iniziativa che si terrà nel mese di Novembre a Rimini. Nella giornata del 15 settembre si è tenuta la prima iniziativa delle cinque previste nel mese di settembre con la convocazione del Gruppo Tecnico Mercitalia.

Hanno partecipato il Segretario Nazionale Paolo Fantappiè, il Dipartimento Nazionale e i rappresentati dei vari territori designati per il settore del trasporto merci ferroviario.

Nell'incontro si è sviluppato un importante dibattito sulle principali tematiche che insistono non solo all'interno di Mercitalia Rail ma ad ampio spettro su tutto il "Polo Logistico"; sono emersi numerosi ragionamenti e spunti di riflessione sulle dinamiche future, e soprattutto sull'approccio che il Sindacato dovrà avere all'interno del settore per il futuro.

La situazione conseguente all'emergenza Covid, ha determinato in Mercitalia Rail, un abbattimento di produzione intorno al 20% nel periodo marzo-aprile-maggio, con una ripresa oltre le aspettative nel mese di giugno e luglio us. Apprezzamento da parte di tutti in merito gli incentivi previsti nel decreto legge di agosto, in cui sono stati stanziati dei fondi per sopperire alle perdite economiche di tutte le Imprese Ferroviarie dovute alla pandemia.

E' emersa, la necessità di proseguire quanto prima il confronto sul rinnovo del CCNL Mobilità AF e del Contratto Aziendale di Gruppo FS eliminando il dumping salariale in alcune aziende di Mercitalia Logistics.

Rispetto invece alla situazione di MIST, permangono le criticità relative alla gestione e organizzazione di alcuni cantieri oltre ai corretti inquadramenti, inoltre bisogna affrontare e procedere in linea con le rivendicazioni dei lavoratori in merito alla mancanza del contratto aziendale scaduto da 15 anni.

Per quanto riguarda MIR il tema maggiormente dibattuto è stato l'organizzazione del lavoro, visto le carenze di personale ed una puntuale e coerente programmazione dei servizi. Infatti questa è basata su una gestione "pseudo-operativa/giornaliera" assai caotica e poco snella.

Sono convinto che con il recovery fund bisogna mettere in atto tutte quelle azioni attraverso interventi strutturali sulle varie linee dal nord al sud del paese per il rilancio del trasporto merci su ferro. Nello stesso tempo credo che il tempo sia maturo visto il proliferare di tante Imprese Ferroviarie Merci la condivisione di una normativa contrattuale che sia da riferimento a tutte le imprese al fine di evitare il dumping salariale a discapito dei lavoratori. ◆

Eliminare gli sprechi della politica
Ridurre le tasse a lavoratori e pensionati

UILSERVIZI

ITALUIL
IL PATRONATO DEI CITTADINI

Numero Verde 800 085303

www.italuil.it

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 soggiornati 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

Rete Ferroviaria Italiana: Un'organizzazione disorganizzata

di Michele CIPRIANI *

In un caldo pomeriggio del lontano 15 luglio 2015 fu sottoscritto l'Accordo inerente la riorganizzazione della Manutenzione Infrastrutture di Rete Ferroviaria Italiana.

Il predetto Accordo, oltre al dettaglio delle Macrostrutture, prevedeva alcuni rimandi ad ulteriori incontri, sia per quanto riguarda il Livello Nazionale che per quello territoriale.

Eravamo sicuramente consapevoli che, per quanto chiaro e dettagliato possa essere, un accordo non potrà mai definire in modo capillare ogni dettaglio, pertanto il testo dell'Accordo ha previsto di rinviare, dopo un primo periodo applicativo, correzioni e dettagli a successivi incontri di verifica, opportunamente calendarizzati.

Fin qui pareva che tutto rientrasse nella nomale costruzione di in accordo complesso come quello riorganizzativo di RFI.

Purtroppo ci siamo resi conto che, per la Società, non era affatto così chiaro, infatti, non ha mai dato alcun segno di voler attivare una verifica tra le parti, nonostante ripetute nostre sollecitazioni.

Noncurante di quanto sottoscritto, ha sistematicamente emanato Disposizioni Organizzative che, di fatto, hanno snaturato e svuotato di contenuti l'Accordo del 2015. Ripetutamente abbiamo cercato un confronto puntuale e costruttivo con la Società, ottenendo solo incontri di routine. Nostro malgrado, abbiamo dovuto prendere atto che la misura era più che colma, pertanto l'attivazione della procedura di conflittualità tra le parti è stata praticamente inevitabile.

Tutto ciò ha costretto RFI riaprire seriamente il confronto su aspetti importanti come l'utilizzo distorto della Reperibilità e Disponibilità, infatti tale istituto dovrebbe essere utilizzato esclusivamente per peculiari necessità del servizio ferroviario, per sopperire ad esigenze di carattere eccezionali per cui non può essere utilizzata come funzione sostitutiva dell'esigenza della manutenzione scaturente da carenza di disponibilità di lavoratori.

In realtà spesso la reperibilità è utilizzata dalla Società come strumento per sopperire ad esigenze derivanti da variazioni unilaterali di ridistribuzione dell'orario di lavoro.

Secondo tema, verifica dell'Accordo 2013 inerente Terminali e Servizi, oggi Fabbricati Viaggiatori (DOR 95), accordo sottoscritto a suo tempo con l'impegno di rimodularlo in sede di verifica, mai fatta, peraltro non in linea con il dettato Contrattuale per quel che concerne l' indennità di linea, emolumento previsto esclusivamente per gli spostamenti dei lavoratori addetti alla Manutenzione Infrastruttura all'interno dei confini delle ex zone/tronchi oggi Nuclei e che nulla a che vedere con i lavoratori di Terminali e Servizi/fabbricati Viaggiatori.

Oltre a ciò, noi continuiamo a pretendere un accordo relativo alla variazione organizzativa della ex T.S., oggi Direzione Fabbricati Viaggiatori, peraltro, nei casi di variazione dell'organizzazione del lavoro, l'accordo per definizione delle macro strutture, riferimenti per le micro strutture, ruoli e responsabilità attribuiti alla nuova Struttura e quelli restanti della Direzione Territoriale Produzione, è contrattualmente previsto.

Terzo tema, Costruzione e Internalizzazione Impianti ACC/ACCM, oggi Interlocking Building (DOR 96), come la precedente, per la Società la presentazione , come di consueto soft, era sufficientemente esaustiva e, per certi versi, avevano convinto anche parte della Rappresentanza Sindacale. Noi abbiamo dimostrato, norme alla mano, che le Variazioni all'organizzazione del Lavoro non sono patrimonio esclusivo dell'Azienda, ma devono essere concordate.

Ciò detto, la Società ha dovuto confrontarsi e sottoscrivere un accordo specifico e dettagliato che identifica la Struttura di Intelocking Building, Risorse, Ruoli e Responsabilità, Orario di lavoro, Garanzia logistica per i lavoratori, Passaggi di Livello /Profili con percorsi rispettosi delle norme.

Altra questione riguarda la Ridefinizione delle Unità Manutentive in rapporto all'estensione e alla complessità delle stesse e ridefinizione delle Responsabilità e dei carichi di lavoro delle figure professionali che concorrono nella gestione del processo manutentivo, oltre a ciò è necessario rivedere livelli e profili di alcuni figure professionali, tra queste l'Addetto ai Materiali.

Oggi, purtroppo ci siamo resi conto che l'obiettivo principale perseguito dalla Società con l'accordo del 2015, non era quello di ridurre i lavoratori di livello Q, come sostenuto a suo tempo dalla Società, bensì quello di accentrare responsabilità e gestione dell'organizzazione del lavoro in un'unica figura il Capo Unità Manutentiva.

Una follia organizzativa che ha prodotto un vuoto organizzativo tra il centro e la periferia.

Ma non finisce qui, a questo si aggiunge la evidente disorganizzazione delle Segreterie Tecniche, nelle quali è concentrata titolare di tutta la gestione amministrativa che, a distanza di cinque anni, non sono ancora in grado di svolgere a pieno i compiti assegnati, quindi riteniamo non sia più rinviabile l'apporto di nuove risorse adeguatamente professionalizzate per l'attività da svolgere.

Bisogna procedere ad una capillare analisi organizzativa per pianificare un congruo apporto di nuove risorse sufficienti a colmare il divario tra le attività manutentive e le carenti risorse attualmente disponibili.

Non intendiamo più dare credito alla Società che sostiene che tutto e sufficientemente sotto controllo.

Per finire, ultima questione riguarda l'Analisi delle procedure che attengono alla Sicurezza dell'esercizio Ferroviario e Rapporti con le ditte appaltatrici, quelle attualmente in atto non garantiscono la sicurezza, i lavoratori ogni giorno si trovano di fronte a situazioni che impediscono la piena applicazione delle norme attinenti la sicurezza e i rapporti con le ditte. Portiamo come esempio non esaustivo del problema, l'utilizzo di lavoratori in attività di sicurezza, dei quali non sempre è certo e accertabile che siano "opportunamente abilitati a svolgere il ruolo di Responsabile di Cantiere.

E' ormai del tutto evidente che la Manutenzione della Rete infrastrutturale di R.F.I. sempre più spesso e gestita con la "Consuetudine Consolidata" e con norme non più confacenti alla trasformazione organizzativa e tecnologica della Rete.

Pertanto, per le Relazioni Industriali con l'Azienda, nel caso di specie con RFI, c'è bisogno di un improcrastinabile graduale cambio di passo che produca una seria analisi per l'adeguamento di norme che garantiscano la massima sicurezza, la giusta distribuzione di ruoli e responsabilità e una organizzazione del lavoro adeguatamente confacente alle attuali esigenze di produzione. ◆

** Dipartimento Nazionale Uiltrasporti Mobilità AF*

Il Tpl alla prova del Covid
Il trasporto pubblico non può diventare il capro espiatorio della risalita dei contagi

di Roberto NAPOLEONI *

In questi giorni, dopo l'ennesimo DPCM del Governo, si continua a spargere confusione e disorientamento tra i cittadini come se la situazione già di per sé non bastasse a creare ansia e preoccupazioni di vario genere a tutti.

Nelle ultime settimane abbiamo assistito ad una risalita della curva dei contagi che preoccupa e riporta alla mente la situazione di pochi mesi fa culminata con centinaia di morti e la necessità di un lockdown generalizzato per porre un freno alla crescita di contagi, ricoveri e decessi. Scene che nessuno vorrebbe rivedere mai più eppure le premesse per un nuovo blocco sembrano esserci tutte.

Allora che fare? Invece di gestire la situazione immaginando soluzioni innovative, anche di difficile implementazione, niente di più facile che cercare l'untore cui addossare la colpa della situazione. La ripresa della scuola, i mezzi troppo affollati, la movida e i giovani indisciplinati, le feste in casa e chi più ne ha più ne metta. Tutto pur di non sforzarsi a pensare soluzioni "di sistema" che possano realmente dare un vero contributo alla rivoluzione che tutti preannunciano a parole, ma che nessuno attua poi davvero, non solo per limitare i contagi e ridurre al minimo la diffusione del virus, ma anche per porre le basi per un "mondo migliore" nel quale alla fine di questa triste storia tutti auspichiamo di vivere.

Le misure che interessano il trasporto pubblico locale rappresentano un esempio plastico invece della confusione che sta ormai alla base dei provvedimenti che si adottano.

Dopo una rapida e corretta "messa in sicurezza" del settore nella fase uno dell'emergenza, con importanti stanziamenti economici a tutela di lavoratori e imprese, siamo passati alla confusione delle misure di organizzazione e gestione dei servizi necessarie a seguito della ripartenza delle attività nelle fasi due e tre.

Innanzitutto occorre sgombrare il campo da alcune affermazioni poco "certificate" che troppo spesso i mezzi di comunicazione tendono, più o meno volontariamente, a diffondere.

Primo, non esistono evidenze scientificamente provate sul fatto che gli autobus, i tram, le metropolitane, i treni, i vaporetti, le funicolari e qualunque altro mezzo di trasporto pubblico rappresentino un luogo a più elevato rischio contagio di qualunque altro posto, anzi, forse si può asserire il contrario. I mezzi di trasporto pubblici, secondo quanto asserito dal Governo sulla base di evidenze scientifiche, anche grazie al rispetto delle linee guida e dei protocolli anti-Covid siglati dalle parti sociali rappresentano, anche in queste settimane successive alla riapertura delle scuole, un ambiente sicuro. L'igienizzazione e la sanificazione, il ricambio dell'aria a bordo e i tempi medi di durata del viaggio, che fanno registrare brevi permanenze a bordo, l'uso delle mascherine e, per quanto possibile, il distanziamento, rendono il contagio se non impossibile di certo molto difficile.

Sicuramente si deve fare di più per evitare situazioni di sovraffollamento incrementando le corse, ma anche qui dobbiamo essere consapevoli della difficoltà di

reperire la grande quantità di mezzi necessari nel breve periodo (un autobus non si ordina su Amazon!). Di certo si può agire sulla diluizione della domanda di mobilità nell'arco di periodi più ampi, ad esempio attraverso una diversa articolazione degli orari di uffici e scuole, evitando così di concentrare grandi flussi in strette fasce orarie, ma anche qui poco o nulla si è fatto.

L'unico vero soggetto esposto maggiormente al rischio di contagio, oltre a quello di aggressione, sono le lavoratrici e i lavoratori (autisti in particolare) che per la natura del loro lavoro trascorrono sui mezzi molte ore ogni giorno e con protezioni assai discutibili.

Secondo, la domanda di trasporto non si crea per decreto e quindi è di assoluta inutilità il dibattito sulla capienza massima all'80%, al 50%. Sono solo numeri che d fatto non dicono nulla tanto più se non esiste nessun tipo di controllo e autorità che questi limiti possa poi far rispettare. È vero semmai l'opposto e cioè che con tali norme si possa creare un "effetto panico" che di fatto distrugge domanda e porta gli utenti dritti al mezzo privato, con buona pace della sostenibilità e della vivibilità delle nostre città.

Alle condizioni attuali la domanda si è già ridotta del 50% rispetto all'anno precedente per cui il tema è quello di rendere il Tpl più attrattivo e non repellente.

Terzo, la mobilità sostenibile non risiede in un ambito ristretto o in una modalità specifica ma rappresenta un ecosistema che va progettato, implementato e gestito in modo organico e funzionale alla domanda degli specifici ambiti. Disperdere risorse in singole, improvvisate e sporadiche ricette, con bonus a pioggia o incentivi generalizzati, non serve a nulla se non a sprecare soldi (pubblici peraltro) in progetti estemporanei e a volte anche in concorrenza tra loro. Mobilità dolce e trasporto pubblico ad esempio dovrebbero essere forti alleati contro l'auto privata e non sottrarsi fette di domanda in guerra l'uno contro l'altro.

Il Covid rappresenta uno dei più grandi stress-test che la nostra società abbia mai dovuto subire e sta evidenziando tutti i nervi scoperti dell'organizzazione del nostro paese e che da anni abbiamo solo fatto finta di curare: sanità, scuola, trasporti.

Il trasporto pubblico è oggi ad un bivio, tra la ripartenza verso un nuovo sviluppo o la morte, non sarà consentito galleggiare; o si faranno vere scelte che possano portare ad un reale cambio di paradigma che possa vedere la mobilità collettiva primeggiare rispetto a quella individuale, o l'alternativa sarà la invivibilità delle nostre città e del nostro Paese tutto.

Per fare questo però occorre un'idea chiara di dove si vuole andare e l'adozione di misure coerenti con l'obiettivo. L'alternativa è il nulla delle sterili discussioni che ascoltiamo ormai da mesi utili solo alla distrazione di massa. ◆

** Dipartimento Nazionale Uiltrasporti Mobilità TPL*

UIL, CGIL, CISL e gli "altri"

di Antonio ASCENZI *

Nei mesi scorsi, in occasione di due importanti trattative riguardanti il riconoscimento ai Riders di fondamentali diritti contrattuali e la definizione delle condizioni necessarie al rilancio dell'Alitalia, sono stati adottati da parte dei Ministri del Lavoro e dei Trasporti comportamenti decisamente innovativi in tema di relazioni sindacali.

Nel primo caso, il Ministro del Lavoro Nunzia Catalfo ha escluso dal tavolo l'Ugl, mentre nel secondo il Ministro dei Trasporti Paola De Micheli non ha convocato le associazioni professionali del settore ed in entrambe le vicende l'interlocuzione governativa è stata solo con Uil, Cgil e Cisl.

Si tratta di due episodi che offrono lo spunto per una riflessione più generale, oltre che sull'atteggiamento del Governo, anche e soprattutto sulla differenza abissale che intercorre tra il sindacalismo confederale rappresentato da Uil, Cgil, Cisl e gli "Altri", siano questi associazioni professionali o sindacati autonomi.

Per quanto riguarda il primo aspetto, non vi è dubbio che l'attuale Governo, pur con all'interno una consistente rappresentanza del M5S, movimento che fa del web un totem ed è convinto sostenitore (almeno fino alla prossima votazione on line!) della teoria della disintermediazione dei rapporti di lavoro, ha preso evidentemente atto della reale rappresentatività del sindacato confederale e questo va giudicato senza dubbio positivamente.

Si tratta, infatti, di ben altra cosa da quando autorevoli esponenti governativi penta-stellati sentenziavano che "… le organizzazioni sindacali devono cambiare radicalmente … i sindacati si autoriformino o ci penseremo noi quando saremo al Governo" (copyright Luigi Di Maio - 2017), ma forse non è un caso che ad assumere l'iniziativa siano state due Ministre le quali, come tutte le donne, sono abituate ad affrontare i problemi in maniera molto più concreta rispetto agli uomini.

Ora per completare l'opera, al Governo non rimarrebbe che intervenire drasticamente per stroncare la squallida prassi dei "contratti pirata", quelli con previsioni economiche e normative inferiori ai contratti collettivi stipulati da Uil, Cgil e Cisl, sottoscritti da fantomatiche associazioni datoriali ed organizzazioni sindacali di comodo, spesso rintracciabili proprio tra gli "Altri" (al riguardo è da apprezzare il giudizio negativo del Ministero del Lavoro sul contratto collettivo per i Riders sottoscritto recentemente da Assodelivery con la sola Ugl).

Da approfondire invece la riflessione sul secondo aspetto.

Circa l'associazionismo professionale c'è solo da dire come, oltre al fatto che almeno nel caso di Alitalia ha svolto un ruolo certamente non secondario nei ripetuti fallimenti della Compagnia, rispetto ai problemi drammatici presenti nel mondo del lavoro l'affannosa ricerca di "status", l'evidente disinteresse ad estendere la propria rappresentanza oltre il "mestiere" ed il limitare il proprio raggio di azione entro i confini "aziendali", non sembrano le armi migliori per la difesa degli interessi dei lavoratori e questo vale anche per quelle organizzazioni sindacali che si definiscono "autonome" (anche se non si sa bene da chi o da cosa!), la cui nascita deriva a volte da fuoriuscite di singoli dirigenti

dalle organizzazioni confederali a causa di "aspettative disattese", ma la cui azione si riduce prevalentemente nell'assumere la rappresentanza di lavoratori che tentano di mantenere passate condizioni di miglior favore.

Per quanto riguarda invece l'Ugl, l'associazione sindacale di destra tanto cara, per dirla con Massimo Giannini, al "Gauleiter" Salvini (il Gauleiter era il capo di una sezione locale del partito nazista), proprio la vicenda dei Riders ne conferma la natura di organizzazione divisiva del fronte dei lavoratori.

Nello specifico della vertenza dei Riders, infatti, dell'Ugl emergono chiaramente, oltre che la scarsa consistenza associativa nel settore, anche la non inusuale vicinanza con le tesi datoriali che insistono nel negare il diritto di questi lavoratori ad essere qualificati come lavoratori dipendenti.

Ma per quanto riguarda l'Ugl vanno evidenziate anche due ulteriori peculiarità.

Intanto, parliamo di una organizzazione sindacale che non mostra generalmente grande vitalità tranne nei periodi di governo del centro-destra, schieramento politico cui evidentemente è legata da comuni e non proprio esaltanti idealità ed inoltre, il ricorrente carattere speculativo della sua azione, tesa a cogliere ogni crisi aziendale per ricercare una qualche visibilità magari.

Una strategia che la porta in alcuni casi ad esasperare la protesta oppure, in altri casi, a tentare di sostituirsi, soprattutto nelle situazioni in cui più debole appare il rapporto unitario tra le tre organizzazioni confederali.

Ora, pur convenendo che le forme ipotizzabili di organizzazione dei gruppi per la difesa dei propri interessi professionali possono essere le più varie, non vi è dubbio che tutto il sindacalismo extra confederale, sia che si tratti di quello autonomo o di quello professionale, presenti dei tratti caratteristici comuni: il rifiuto dell'idea di una rappresentanza generale degli interessi assumendo sempre la rappresentanza di interessi particolaristici e la negazione del valore profondo della solidarietà, l'unica arma che le lavoratrici ed i lavoratori hanno potuto contrapporre nel tempo ai soprusi perpetrati nei loro confronti.

Ben altra cosa rispetto a Uil, Cgil e Cisl, organizzazioni che pur a fronte delle differenze ideali, statutarie ed organizzative che insistono tra loro (ma che quando raggiungono il giusto equilibrio diventano un comune punto di forza), rappresentano la tradizione vera del movimento sindacale italiano e la cui rappresentatività è data da milioni di adesioni certificate oltre che dai risultati delle elezioni per le rappresentanze sindacali unitarie che si svolgono nei luoghi di lavoro con tassi di partecipazione al voto ben superiori all'80% e dove le loro liste ottengono generalmente oltre il 70% dei consensi.

In particolare per noi della Uil non va mai dimenticato che la nostra organizzazione è nata, oltre che per dare rappresentanza all'area laica e socialista presente nel movimento sindacale che rischiava di non essere rappresentata nello scenario sindacale dell'immediato secondo dopoguerra, anche per il rifiuto tanto dell'idea di un modello di sindacato solo tecnicistico ed aziendale, quanto quella di un sindacato sottomesso alla politica o, peggio ancora, a qualche singolo partito politico anche se, ovviamente, la politica non ci è mai stata indifferente, legando però il nostro giudizio nei suoi confronti sempre e solo alle scelte che essa compie concretamente.

Ne sono prova le tante occasioni In cui la Uil ha scioperato anche contro Governi nei quali erano presenti partiti che avevano idealità e culture affini alle proprie, mentre tale livello di autonomia rispetto alla politica non lo si ritrova certo nel variegato mondo degli "Altri" come dimostrano, solo per fare qualche esempio, le vicende del Sinpa (Sindacato Padano) o della stessa Ugl (ex Cisnal), effimeri strumenti di propaganda sovranista nei luoghi di lavoro.

Quindi sono proprio i nostri valori fondativi, per i quali non sono previste né prevedibili abdicazioni, che ci rendono incompatibili con gli "Altri" e per tale motivo non sarebbe affatto male che nelle nostre manifestazioni non sventolassero più bandiere diverse da quelle di Uil, Cgil, Cisl e che anche nei tavoli di trattativa ai vari livelli, si riprendesse la sana abitudine di non sedere allo stesso tavolo con loro.

In fin dei conti si tratterebbe solo di accantonare una volta per tutte il "politically correct", utile esclusivamente a quelle forze politiche che devono farsi perdonare antichi trascorsi massimalisti: sarebbe così più agevole imprimere alla nostra azione la radicalità, che è cosa ben diversa dall'estremismo, indispensabile a contrastare l'ormai insostenibile aumento delle diseguaglianze e costruire un Paese diverso e migliore. ◆

* *Responsabile Nazionale Uiltrasporti per la Formazione Sindacale*

7^ edizione del convegno "La cura del Ferro" Oltre la Crisi:Dal lockdown alla riapertura Quale il contributo dalle imprese ferroviarie?

a cura del Servizio Comunicazione

Il trasporto merci, ma anche il trasporto di persone nell'epoca del Covid, è questo il tema della 7^ edizione del convegno "La cura del Ferro" che si è svolto il 16 ottobre presso l'Hotel Principe di Savoia a Milano. Un appuntamento "contingentato", a causa della pandemia da Sars-Cov2, che si è potuto seguire anche in diretta facebook.

Intervento del Segretario generale UIL Lombardia Danilo Margaritella

L'Italia del domani sarà una nazione che dovrà convivere non solo con le problematiche legate alla pandemia, spiega Margaritella, ma anche con un nuovo modello economico. L'attuale situazione è una sorta di quarta rivoluzione industriale, impostata su smart working, sistema di trasporto e diversificazione degli orari di lavoro.
Il trasporto su ferro è uno degli assi fondamentali su cui l'UE intende costruire un sistema di trasporto per passeggeri e merci che sia sostenibile dal punto di vista ambientale. Con il recovery fund - afferma Il Segretario - è possibile perseguire due obiettivi importanti nel sistema dei trasporti: impatti ambientali green e digitalizzazione.

Intervento di Antonio Albrizio, Segretario generale UIL Trasporti Lombardia

Il Segretario Uilt Lombardia, Antonio Albrizio, ha fatto il punto circa la peculiare situazione che si sta vivendo in questo periodo: "C'è bisogno di una risposta complessiva del Sistema Italia. Il Governo deve tracciare una linea chiara che tenga conto delle diverse realtà della società, puntare sull'innovazione e lo sviluppo attraverso investimenti mirati su infrastrutture, digitalizzazione, economia sostenibile.
I lavoratori dei trasporti sono stati fondamentali per garantire l'approvvigionamento e la consegna delle merci, il diritto alla mobilità attraverso il trasporto pubblico, il funzionamento dei collegamenti aerei e degli aeroporti, la pulizia delle nostre città e lo smaltimento rifiuti, la pulizia e la sanificazione di ospedali.
La necessità ad oggi è quella di promuovere ed incentivare l'utilizzo in sicurezza del mezzo pubblico attraverso una rimodulazione di domanda e offerta".

Intervento di Angelo Cotroneo Segretario regionale Uiltrasporti Lombardia

Il tema del convegno è capire l'impatto della pandemia nel trasporto merci ferroviario – esordisce Cotroneo - l'obiettivo è mantenere alta l'attenzione sul trasporto merci e stimolare tutti gli attori interessati, istituzionali e non, affinché ci sia una vera svolta del settore.
Bisogna investire sulle infrastrutture ferroviarie, il treno merci deve diventare il vero pilastro del trasporto intermodale.
Importanti sono le azioni delle imprese ferroviarie che, con le loro scelte, possono determinare il rilancio del settore. È necessaria infatti la regolamentazione del mercato disciplinando regole comuni per eliminare definitivamente la concorrenza basata sul dumping salariale.
È l'ora di un contratto unico applicato a tutte le imprese ferroviarie - conclude Il Segretario regionale - la cura del ferro è l'unica soluzione ad un mercato che chiede l'abbattimento delle distanze nel rispetto dell'ambiente e della salute pubblica.

Intervento di PierPaolo Bombardieri, Segretario Generale UIL

Il Segretario della UIL PierPaolo Bombardieri ha puntualmente delineato le condizioni in cui vertono attualmente i trasporti, spiegando la necessità di rivedere e migliorare le condizioni in tutti i settori: "Occorrono investimenti infrastrutturali! Abbiamo chiesto, anche in modo sinergico con le altre sigle, di definire gli asset strategici sui quali ricostruire il Paese e decidere e programmare i fondi UE".
L'appello che Bombardieri rivolge al Governo punta l'attenzione sul Recovery Plan: " Il Governo deve utilizzare velocemente i fondi del MES nel rispetto dei lavoratori di questo Paese.
Per quanto riguarda lo smart working, l'azienda deve fornire ai lavoratori agili, gli strumenti di lavoro idonei. Contrattualizzare lo Smart Working, ribadisce Bombardieri, significa creare regole chiare, mentre il Governo ancora non ha ancora preso una decisione in tal senso. La UIL chiede di ricostruire il Paese partendo dal lavoro e rispettandolo".

Intervento di Paolo Fantappiè, Segretario Nazionale Uiltrasporti

Il segretario nazionale Uiltrasporti Paolo Fantappiè in apertura del suo intervento ha dichiarato che "occorre investire nel trasporto ferroviario merci. La massima attenzione va indirizzata alla normativa di settore e al salario delle risorse umane impiegate sui treni merci e del personale che lavora a terra che contribuisce ad un trasporto sicuro ed efficiente. Non è con il taglio del costo del lavoro che si ottiene la competitività ma con la formazione, la qualificazione e la valorizzazione delle risorse umane".
Ha proseguito dicendo che è indispensabile investire sul ribilanciamento del traporto merci che ancora avviene in via principale su gomma (circa per l'85%). È inoltre necessaria la manutenzione, ma soprattutto lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria nei nodi, nei corridoi TEN-T, nei collegamenti con i porti e gli interporti.
In conclusione, Fantappiè ha sottolineato la necessità di un CCNL unico per il settore: "Auspichiamo regole uguali per tutti e il miglioramento delle condizioni del lavoratore, sia in termini di sicurezza che di qualità della prestazione, al fine dell'ottenimento di un servizio più efficiente nel rispetto dell'ambiente". ◆

Consiglio Regionale Uiltrasporti Emilia Romagna

a cura della Uiltrasporti Emilia Romagna

Il 20 luglio presso l'Hotel Europa di Bologna, si è tenuto il consiglio regionale della Uiltrasporti Emilia Romagna, alla presenza del Segretario Generale Claudio Tarlazzi e del Segretario Generale della Uil Emilia Romagna Giuliano Zignani.

Dopo aver approvato il bilancio,il consiglio a seguito delle dimissioni del Segretario Maurizio Lago (oggi Segretario Generale della Uiltrasporti Lazio), su proposta del Segretario Generale della Uiltrasporti Nazionale Claudio Tarlazzi, il consiglio regionale ha eletto all'unanimità Fabio Piccinini Segretario Generale della Uiltrasporti Emilia Romagna.

Durante il suo intervento il Segretario Generale Claudio Tarlazzi , ha ripercorso le difficoltà vissute dai vari settori durante la fase di grave emergenza sanitaria, con l'ulteriore aggravio dei ritardi nei pagamenti degli strumenti a sostegno del reddito .

Ha ricordato inoltre valore fondamentale dell'unione tra categorie e confederazione in previsione delle difficili sfide da affrontare.

Il Segretario Generale della Uil Emilia Romagna Giuliano Zignani, ha ribadito l'impegno profuso dalla confederazione ed il costante confronto e dialogo con le categorie di tutti i settori, che oggi più che mai saranno chiamati ad affrontare la fase di ripresa delle attività.

Un forte richiamo alla politica,per il pericolo di infiltrazioni mafiose in Emilia Romagna anche alla luce delle recenti operazioni condotte dalle procure e dalle forze dell'ordine.

Fabio Piccinini dopo aver ringraziato tutte le delegate e delegati per la fiducia, ha messo in votazione la squadra che lo affiancherà in questa nuova sfida ed all'unanimità sono risultati eletti i segretari regionali: Alfonso Merluzzo, Rosario Musella, Rino Missiroli, Max Colonna, Gianluca Neri, Rosalina Salute.

Nella sua relazione politica Fabio Piccinini, ha ricordato l'incidenza della modernizzazione dei settori, che dipenderà in misura rilevante dalle strategie di investimento e dalle regole gestionali stabilite dall'autorità di governo, ma che non potrà prescindere dall'innovazione tecnologica e da una profonda ristrutturazione organizzativa, temi legati alle politiche contrattuali.

Situazioni e sfide in cui certamente la Uiltrasporti Emilia Romagna saprà confrontarsi, nella continua crescita della nostra organizzazione.

A conclusione dei lavori del consiglio i segretari Claudio Tarlazzi e Giuliano Zignani unitamente a tutti gli intervenuti, hanno augurato un buon lavoro a Fabio Piccinini per il nuovo incarico.

Servizi Ambientali

ENNESIMA TRAGEDIA SUL LAVORO:
BASTA MORTI SUL LAVORO

Questo il grido di allarme che ha lanciato la nostra organizzazione ad ogni livello, ricordando che la strage di morti sul lavoro non si è mai fermata.
Purtroppo l'ennesimo infortunio MORTALE nel settore dei servizi ambientali, vittima un lavoratore che stava compiendo il suo dovere unitamente al suo collega che ha riportato gravi ferite, a seguito di un urto del mezzo con l'architrave di un ponte.
La Uiltrasporti e la UIL Emilia Romagna hanno ribadito a gran voce la necessità di un aumento della prevenzione e dei controlli, sostenendo che la sicurezza non deve es-

sere un costo e questo le aziende lo devono capire.
Alla famiglia abbiamo espresso tutto il nostro cordoglio ed offerto tutta la solidarietà necessaria, anche con l'attivazione di un raccolta fondi unitaria.
Fabio Piccinini

Tpe, scongiurato il taglio dei salari

Con un intesa nel tardo pomeriggio del 7 Settembre è stato scongiurato, presso Tper, la più grande azienda di trasporto di trasporto pubblico locale dell'Emilia Romagna, il taglio delle retribuzioni variabili dei lavoratori. La pandemia e il conseguente lockdown sono infatti costati alla società emiliana una consistente riduzione dei passeggeri trasportati (pari nei mesi di Marzo e Aprile al 95%) e la conseguente drastica riduzione degli introiti da vendita di titoli di viaggio, in una azienda tra le prime in Italia rispetto alla capacità di generare ricavi rispetto ai costi di esercizio. Non sono bastate le risorse stanziate fino ad ora dal governo a compensare questo importate ammanco, che sta generando uno scompenso nel rapporto costi ricavi e quindi negli indicatori utilizzati come parametri nel sistema variabile di retribuzione. L' intesa prevede il riconoscimento nella retribuzione del mese di settembre di un anticipazione di 700 euro lordi al parametro medio in attesa di verificare a consuntivo l'effettivo raggiungimento degli obiettivi fissati. Con l'intesa viene scongiurato anche lo sciopero proclamato per questo vertenza il 14 Settembre.
Max Colonna

Trasporto Pubblico Non di linea ,
una categoria abbandonata a se stessa

In Emilia Romagna il settore del trasporto pubblico non di linea, occupa circa 3.000 persone, tra titolari di licenze taxi e autorizzazioni di noleggio con conducente, a cui bisogna aggiungere circa 700 addetti (tra sostituti e collaboratori), ed almeno 200 dipendenti tra le varie cooperative e consorzi presenti in regione, i cui posti di lavoro saranno messi a rischio dal prolungarsi delle difficoltà per gli operatori del trasporto pubblico non di linea. Un Settore tutt'altro che marginale in cui operano quasi 4.000 persone più l'indotto e che nella nostra Regione rappresenta circa il 3% della mobilità complessiva delle persone;
- la categoria dei tassisti ed il noleggio con conducente in Emilia Romagna , come nel resto d'Italia versa in una profonda crisi, poiché da oltre 4 mesi si trova ad operare in condizione di evidente rimessa economica, per via della flessione della domanda di trasporto, arrivata al 90% nei mesi di marzo e aprile- Preoccupazione rispetto a provvedimenti che aprirebbero scenari di precarizzazione di una intera categoria;

Covid 19

Pur operando in rimessa, con grande senso di responsabilità e rischiando di essere contagiati dal Covid-19, i tassisti ed i noleggiatori con conducente hanno rispettato gli obblighi di servizio previsti per le attività pubbliche ed essenziali, restando a disposizione dei cittadini bisognosi, seppur con modalità di turnazioni che hanno previsto un numero di giornate lavorative e degli orari fortemente ridotti rispetto a quelli tradizionalmente previste, ad oggi nessun provvedimento specifico a sostegno e tutela della categoria è stato adottato, a nessun livello, dimenticando l'importanza strategica di questo settore, che è integrativo al trasporto di linea;
- la categoria dei tassisti e del noleggio con conducente opera in maniera significativa nella filiera del turismo, ma non beneficia neppure degli interventi riconosciuti a questo settore, con il rischio di fallimenti di aziende;

Ammortizzatori sociali assenti

- una parte importante della categoria non sarà in grado di onorare i pagamenti moratorie di contributi, finanziamenti e leasing che si stanno avvicinando, con evidenti ricadute negative su tutto il sistema;
- le Associazioni di rappresentanza dei tassisti e dei noleggiatori con conducente hanno avanzato la richiesta di valutare politiche attive per incentivare la domanda di trasporto, attraverso l'emissione di buoni mobilità o modalità affini, inclusi benefici per le aziende quali la detassazione dei servizi di mobilità dei dipendenti.
Alfonso Merluzzo ◆

Infrastrutture e trasporti, la Liguria riparte con il lavoro

a cura del Servizio Comunicazione

Il 10 settembre a Genova, davanti a una platea di oltre trecento persone, si è svolto il convegno organizzato da Uil Liguria, Feneal Uil e Uiltrasporti Uil: "Infrastrutture e trasporti, la Liguria riparte con il lavoro", al quale hanno preso parte il segretario generale della Uil, PierPaolo Bombardieri, e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Paola De Micheli. Nel corso del convegno, si è svolta una tavola rotonda con: Giovanni Mondini, presidente Confindustria Genova, Paolo Odone, presidente Aeroporto di Genova, Paolo Emilio Signorini, presidente Adsp Mar Ligure Occidentale, Vito Panzarella, segretario generale Feneal Uil e Claudio Tarlazzi, segretario generale Uiltrasporti.

Nella relazione introduttiva al convegno Mario Ghini, Segretario Generale Uil Liguria, ha posto l'accento sulla necessità di lavorare insieme per poter far crescere la Liguria dal punto di vista socio-economico e garantire a tutti i territori le stesse condizioni per sostenere lo sviluppo delle infrastrutture, quindi dell'economia e del lavoro.

"In questo momento la Uil chiede a gran voce, anche ai candidati alla presidenza della Regione e al Ministro, che la Gronda diventi una priorità e che possa compiersi nel più breve tempo possibile e, naturalmente, in sicurezza. La Gronda è stata per lungo tempo discussa e messa in discussione, è passata anche attraverso un dibattito pubblico. Il progetto deve essere portato a termine nella sua interezza, per la tratta decisa diversi anni fa, cioè la cosiddetta gronda media, quella che partendo da Voltri passa sopra Bolzaneto per poi sfociare a Genova Ovest", ha illustrato Ghini.

Inoltre il trasporto merci su rotaia per i porti di Genova e Savona è in affaticamento, scoraggia gli investimenti, allontana sempre più il miraggio della ripresa, dello sviluppo e del benessere dalla Liguria. "Oltre alla lungimiranza, ormai è chiaro che a mancare in tutti questi anni sono stati investimenti pubblici, formazione, onestà intellettuale e la voglia di impegnarsi a mettere il territorio in sicurezza. Presso i nostri porti transita una quota rilevante del pil del Paese."

In conclusione il Segretario generale Ghini ha sottolineato che la Uil Liguria, insieme alle categorie di Feneal Uil e Uiltrasporti, ha attenzionato più volte l'elenco delle opere da portare avanti ma, a parte il viadotto sul Polcevera, la lista è rimasta pressappoco inevasa. Per tale motivo occorre liberare velocemente la Liguria dall'isolamento in cui è sprofondata: il mondo del lavoro c'è, ora tocca alla politica!

Intervento di Claudio Tarlazzi, Segretario Generale Uiltrasporti

In apertura del suo intervento Claudio Tarlazzi, Segretario Generale Uiltrasporti, ha apprezzato che in iniziative come queste si possa dibattere circa le opere strategiche da realizzare per il rilancio del territorio e del Paese.
Dal punto di vista economico il nord-ovest e, in particolare, il sistema portuale complessivo rappresentato dalle due autorità della Liguria, è fondamentale. L'emergenza Covid ha evidenziato il ruolo strategico dei trasporti anche nel compito di approvvigionamento di prodotti alimentari e sanitari, ed ha fatto emergere la debolezza e le carenze del sistema di infrastrutture materiali ed immateriali. Il Paese e le sue infrastrutture vanno ridisegnati utilizzando nel migliore dei modi i fondi europei.
Le grandi opere infrastrutturali strategiche sono: il Terzo valico, il potenziamento della direttrice per Milano, il raddoppio del nodo ferroviario per separare i traffici di lunga percorrenza e quelli commerciali dalle direttrici urbane, la Gronda autostradale, le opere portuali a partire dalla diga foranea del porto, gli interventi funzionali al settore delle crociere e del RO-RO, l'elettrificazione delle banchine in porto.
Il sistema portuale ligure deve diventare la vera porta di accesso ferroviario, dal sud del continente all'Europa, con indubbi vantaggi ambientali. Occorre garantire il finanziamento della rete di infrastrutture e servizi di rilevanza nazionale ed internazionale (rete TEN-T).
I tempi poi non sono una variabile indipendente: bisogna velocizzare l'approvazione dei progetti e la loro realizzazione, sbloccando i cantieri per le opere già finanziate senza derogare da presupposti di sostenibilità ambientale.
Non sono poi eludibili – ha continuato il Segretario - gli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria programmata per infrastrutture sicure (strade, ponti, viadotti) soprattutto in questa regione molto a rischio per la presenza di opere pubbliche realizzate negli anni '60 o prima, che hanno già causato oltre alle vittime per il crollo del ponte e danni all'economia per i problemi alla viabilità delle autostrade sempre più vetuste.
In conclusione Tarlazzi ha sottolineato l'importanza del rispetto delle regole a tutela delle lavoratrici e lavoratori, compreso il rispetto dei Ccnl e della formazione per un rilancio che verta sulla crescita occupazionale sana e di qualità, ed ha dichiarato: "Noi siamo impegnati per ridisegnare un Paese diverso anche su questi temi".

Intervento Pierpaolo Bombardieri, Segretario Generale Uil

Il Segretario generale della Uil, Pierpaolo Bombardieri, in apertura del suo intervento, ha ribadito che le risorse del Recovery Fund devono essere investite prioritariamente in infrastrutture, in grandi opere, prestando sempre la massima attenzione alle esigenze del territorio.
"La Liguria riparte con il lavoro, c'è una assoluta carenza di infrastrutture, di ogni tipologia, non solo in Liguria ma in tutte le Regioni, a cominciare da quelle del Mezzogiorno.

La richiesta avanzata al Governo dunque è quella di decidere quali siano gli asset strategici. Per la Uil, bisogna partire dalla realizzazione delle infrastrutture, finanziabili con le risorse del Recovery Fund, unico strumento con si possa ricostruire il Paese nei prossimi anni.
"Bisogna fare presto, però - ha incalzato il leader della Uil - perché occorre dare una risposta anche ai gravi problemi occupazionali che saremo costretti ad affrontare nei prossimi mesi. Per quel che ci riguarda, non abbiamo mai messo in campo azioni che potessero ritardare l'attuazione dei progetti, ma abbiamo solo chiesto di prestare attenzione alla sicurezza sul lavoro e alla legalità e di superare le gare al massimo ribasso. Noi - ha concluso Bombardieri - abbiamo bisogno di una politica che non pensi solo alle prossime scadenze elettorali, ma che decida come programmare un modello di sviluppo di questo Paese". ►►►

La Uiltrasporti nelle Province e nelle Regioni

Intervento Paola De micheli, Ministra Infrastrutture e Trasporti

La Ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli, nel suo discorso ha parlato del piano Italia Veloce, nel quale ingenti risorse sono destinate alla Liguria: complessivamente 18,4 miliardi di opere utili, che miglioreranno la mobilità in una regione dall'orografia complicata.
Alcune opere, spiega la Ministra, verranno commissariate per procedere velocemente; un miliardo e 400mila euro sono poi assegnati allo sviluppo del porto di Genova, capitale del Mediterraneo e snodo fondamentale per la crescita di tutto il Paese.
"Nel mondo che vogliamo immaginare dopo la pandemia c'è un modello nuovo di mobilità, costruito con l'unità di misura più importante: la qualità della vita delle persone – prosegue la De Micheli, che così conclude: "Un sistema di trasporti più moderno e sostenibile è anche uno strumento di giustizia sociale, utile per ridurre le distanze. Il sindacato e i lavoratori hanno un ruolo essenziale nella trasformazione che ci attende".

Intervento Vito Panzarella, Segretario Generale Feneal Nazionale

Il segretario Generale Feneal Nazionale Vito Panzarella è intervenuto al convegno su Infrastrutture e Trasporti a Genova ricordando l'importanza di avere una chiara visione dei progetti da attuare e delle aree in cui intervenire per spendere bene le ingenti risorse che l'Europa ha destinato al nostro Paese.
"Il nostro Paese in termini di infrastrutture materiali e immateriali è indietro ma se da un lato occorre aumentarne la dotazione e la capacità dall'altro è necessario investire nella manutenzione di quelle esistenti. Questo è il momento per migliorare l'Italia, renderla più forte e allo stesso tempo equa. Dobbiamo cogliere l'opportunità dei fondi comunitari del Recovery e anche del MES per ridurre una volta per tutte il divario fra Nord e Sud ed investire nel nostro paese coniugando sviluppo e ambiente, riassetto idrogeologico, infrastrutturazione e rigenerazione. Senza dimenticare quello che per noi è l'altro tassello fondamentale attraverso cui passare se vogliamo superare le debolezze strutturali che frenano lo sviluppo anche nel nostro settore: la mancanza di una politica industriale vera."

Intervento Roberto Gulli, Segretario Generale Uiltrasporti Liguria

Roberto Gulli, Segretario Generale Uiltrasporti Liguria, ha sottolineato nel suo discorso l'importanza del convegno: "Certamente per tutto il Paese, ma per la Liguria in particolare – ha spiegato - la logistica e le infrastrutture ad essa connessa rappresentano linfa vitale per l'economia della regione".
Il Segretario ha poi spiegato come il Trasporto merci, la portualità e l'aeroporto siano l'asse sul quale transita una importante fetta del p.i.l. regionale, oltre ad essere propedeutico per l'economia del nord ovest d' Italia e non solo.
"Proprio per questo – ha continuato - si è pensato di costruire un convegno dal quale potessero emergere le risposte che da tempo chiediamo sui temi oggetto del presente convegno, posizioni che sono state ben rappresentate della relazione del segretario generale Uil Liguria".
"Un ringraziamento – ha detto Gulli in conclusione - va a tutta la struttura della Uiltrasporti della Liguria la quale non si è risparmiata affinchè l'evento riuscisse, e un sentito grazie anche al nostro Segretario Generale Claudio Tarlazzi e a tutta la segreteria nazionale Uiltrasporti per il sostegno datoci. Insieme possiamo fare grandi Cose". ◆

Un contratto che non può più aspettare

di Nicola PETROLLI *

La Uiltrasporti è stata convocata in Provincia per lo sciopero del Trasporto Pubblico del 15 settembre. In data 09 settembre 2020 Il Segretario Uiltrasporti Nicola Petrolli ed il Segretario generale confederale Uil Walter Alotti sono stati a confronto con il Presidente della Provincia Dott. Maurizio Fugatti, il Direttore Generale della Provincia Paolo Nicoletti, il Presidente di Trentino Trasporti Dott. Diego Salvatore, il Dirigente del servizio trasporti Dott. Roberto Andreatta, ed il Direttore Generale di Trentino Trasporti Mauro Allocca per parlare della protesta in corso di Uiltrasporti e dello sciopero del trasporto pubblico indetto dalla Uiltrasporti per il 15 settembre 2020.

La trattativa come sempre molto animata ha portato le parti ad una discussione ed una conclusione che ci riserviamo in seguito se giudicare positiva.

È stato fatto presente dal Presidente l'allarme Covid e i rischi aggiuntivi che l'iniziativa di sciopero per le Autorità sanitarie creerebbero in caso di astensione dal lavoro del personale del trasporto pubblico, per gli studenti e le famiglie a riapertura della Scuola.

La Provincia si impegna a riaprire la trattativa sospesa sul contratto integrativo e a aumentare le risorse disponibili per il rinnovo del contrattuale fermo oramai da 20 anni.

Si è parlato anche di sicurezza, visto che su questo tema è sensibile anche Alotti, infatti la confederazione, si era espressa in modo esteso ancora qualche settimana fa, e si è avuto rassicurazione di avvio di un iter di messa in sicurezza delle vetture accogliendo le nostre richieste.

Per queste motivazioni il programmato sciopero verrà sospeso e se le richieste avranno una finalità positiva si procederà a stilare una nuova ipotesi di accordo che sarà sottoposta al vaglio dei lavoratori. In caso contrario si procederà a riprogrammare una azione di lotta con uno sciopero. ◆

.

** Segretario Generale Uiltrasporti Trentino*

Dalla cura del ferro al rischio di anemia

di Giorgio ANDREANI *

Da ormai parecchio tempo si parla di dotare il nostro Paese di infrastrutture ferroviarie capaci e veloci, allo scopo non solo di collegare sempre più rapidamente le città italiane tra di loro, ma soprattutto di alleggerire le nostre strade e autostrade dal traffico privato e in modo particolare da quello pesante e dalle merci.

Tempo fa addirittura si era parlato di "cura del ferro", motto coniato da ministro dei trasporti di qualche legislatura fa; una cura questa che, ad un malato cronico in tema di infrastrutture come l'Italia, anemica per vocazione, non può far altro che bene.

La situazione attuale tutti la conosciamo: le merci ormai viaggiano quasi esclusivamente su strada congestionando strade e autostrade, rendendole meno sicure e aumentando i livelli di inquinamento in maniera incontrollata; stessa cosa vale anche, in mancanza di un trasporto pubblico efficiente, per il traffico privato.

Ma tutto ciò non è una novità. Lo sosteniamo ormai da molti anni tanto che con gli atti dei convegni, iniziative pubbliche, congressi e pubblicazioni etc, potremmo tappezzare tranquillamente tutta l'Italia.

Ma se è vero che sono cose dette e ridette che quasi ci vergogniamo a dirle di nuovo, stavolta c'è però una novità molto importante. Mentre infatti prima avevamo il problema insormontabile delle risorse da superare, stavolta, sembra paradossale, abbiamo un alleato fortissimo: il COVID infatti può darci una grossa mano.

La novità viene dalle risorse che l'Italia è riuscita a strappare grazie alla trattativa di poche settimane fa nell'ambito dell'Unione Europea, il Recovery Fund che per l'Italia significa almeno 200 miliardi: tanti miliardi di euro che dovranno essere gestiti con oculatezza e non regalati a pioggia e senza nessun senso.

Serve un'idea nuova della dotazione infrastruttura del nostro paese; un idea che stavolta, per la prima volta in tanti anni, può diventare realtà grazie all'elevata mole di risorse. Occorre però che si progetti, si studi, si verifichi, ed alla fine si esca con un disegno definitivo da finanziare e realizzare in tempi brevi, senza farne come al solito una questione politica portatrice soltanto di sterili polemiche tra pro e contro.

È un'occasione questa che non possiamo permetterci di lasciarsela fuggire proprio perché irripetibile e perché va colmato una volta per tutte il deficit infrastrutturale che ci caratterizza e che non ci permette trasformare una infrastruttura in un elemento fondamentale di crescita per la nostra economia.

Un'occasione da sfruttare quindi per evitare che a lungo andare, la mancanza di ferro si trasformi in anemia cronica mettendo ulteriormente a repentaglio il sistema paese. ◆

* *Segretario Generale Uiltrasporti Marche*

Rilancio del TPL in Sardegna

di Antonio SIAS *

Il Covid-19 costringe tutti noi a tenere alta la guardia, imponendo a cittadini, lavoratori e aziende una serie di restrizioni cui far fronte per arginare il diffondersi del contagio. Mentre ciò accade, non si può non sottolineare, ancora una volta, i ritardi che pesano sull'adozione e attuazione di politiche che interessano il trasporto pubblico locale.

L'emergenza può rappresentare una occasione per rimodulare il sistema: abbiamo davanti a noi una grande opportunità per ripianare, una volta per tutte, il gap negativo in tema di trasporti e soprattutto di trasporto locale, fra la nostra Isola e il resto d'Italia e d'Europa. Se sapientemente investiti, i finanziamenti europei che arriveranno grazie al Recovery Fund, possono rivelarsi ed essere uno dei pilastri fondamentali per una efficace riforma del Tpl. Ciò unitamente ad un altro elemento portante: un sistema di trasporto studiato e progettato per rispondere agli attuali e futuri bisogni di mobilità collettiva e, al contempo, per garantire economicità, efficienza, innovazione e rispetto per le politiche ambientali".

E' necessario focalizzare l'attenzione su un problema irrisolto, e da risolvere: solo alcuni giorni fa, l'assessore regionale dei Trasporti presentava le linee guida e i progetti legati al sistema dei trasporti isolani. A dire il vero, più che un programma di attività, quanto enunciato troverebbe più appropriata collocazione in sede di campagna elettorale. Idee lontane dalla realtà dei fatti. Troppo spesso infatti, come già detto in altre occasioni, le aziende e i lavoratori pagano i ritardi cronici delle Istituzioni politiche, la mancanza di scelte e l'assunzione di responsabilità. Il tempo intanto scorre inesorabilmente, e le proroghe arrivano a scadenza registrando un sostanziale nulla di fatto.

Non certo una sfida semplice. Per questo è necessario che tutti i vari operatori pubblici e privati del trasporto pubblico locale si attivino con sollecitudine alla creazione di un consorzio tra operatori e contemporaneamente si adoperino per stipulare un patto tra aziende e rappresentanze sindacali a garanzia della buona riuscita e accoglimento di un progetto comune e risolutivo da inoltrare alle istituzioni isolane.

Un progetto che sia capace di dare efficienza ai servizi offerti, oltre che sviluppo e tutele ai circa 4000 operatori che lavorano nel settore: basta perdere tempo, bisogna evitare la sempre incombente e pericolosa pratica della gara pubblica, ricorrendo invece ad affidamenti a lungo termine tali da poter impostare politiche di investimento e innovazioni durature a tutto vantaggio di aziende e delle comunità. ◆

* *Segretario Territoriale Uiltrasporti Centro Nord Sardegna*

Stiamo rischiando di perdere la grande occasione

di Luigi CHIARI *

Siamo tornati al punto di partenza? Così ci ha annunciato il virologo Andrea Crisanti, che aggiunge "i sacrifici degli italiani sono stati resi inutili". A questo allarmante punto di vista, se aggiungiamo le esternazioni dichiarate da alcuni Presidenti di Regione definendo drammatica la situazione nella quale ci ritroviamo, è fortemente palese che non siamo messi bene.

Abbiamo sbagliato tutto? Non sono certo, anche se emergono le storiche fragilità del "sistema Italia", l'assurda volontà di vivere anche la pandemia come contesa politica, con frequenti prese di posizione che hanno illuso e disorientato tutti, nonostante ciò sapevano e sappiamo che combattere contro la contagiosità di un virus sconosciuto, non è facile e richiede misure straordinarie e coordinate, orientate nella stessa direzione. Ci è mancato questo e questo ci manca. Questo sentimento umano, prima ancora che nazionale non esiste, ancor meno in chi scambia la Patria con il becero nazionalismo che nega la sovranità più importante d'ogni altra: quella della persona.

Come si può pensare di cambiare, riequilibrare e risanare il nostro bel paese, con dei governanti che continuano a rinviare le scelte di fondo? E in presenza di una opposizione così scombinata nonchè priva di valori autentici, come emerge da certe inquietanti inchieste? Che dire di un Presidente del Consiglio che s'illude di mediare all'infinito, logorando sè stesso e il Paese? Restiamo a vedere come andranno i contagi nelle prossime ore e nei prossimi giorni, sapendo che siamo di fronte a una "situazione molto grave" rispetto al netto vantaggio che il nostro Paese aveva nei confronti di altri Paesi che indicavano l'Italia come esempio. Ma per quanto grave sia e per quanto sia necessario agire con ragionevole determinazione per impedire che l'epidemia sfugga di mano, il vero banco di prova per il Governo, per la politica in generale e il Paese in tutte le sue componenti, è costituito dalla ricostruzione economica e dalla tenuta sociale. Sapere che dall'Europa arriveranno, se saremo capaci di prenderli, più di 200 miliardi di euro è importante dal punto di vista degli investimenti, ma il banco di prova è già in atto e riguarda la politica economica e sociale del presente che anticipa e orienta le scelte future. E' ancora poca la chiarezza sulle scelte di fondo.

Il sindacato confederale, CGIL CISL UIL, non chiede un banale e generico "cambiamento" che non cambia nulla, ma vere scelte di campo nonché di fondo che diano senso al modello di sviluppo sostenibile, rispetto al quale, sia o non sia gradito a Bonomi e Patuanelli, il blocco dei licenziamenti parallelo al prolungamento della cassa integrazione, per le aziende che la chiederanno, è del tutto utile e coerente. Il nostro Segretario Generale, Pier Paolo Bombardieri è stato chiaro sia su questo punto che sul rinnovo dei contratti, a questo punto il governo Conte non ha alternative ne vie i fuga. O modifica la sua evidente debolezza in punto di forza, tramite un programma di cose da fare nei prossimi due anni e mezzo, coincidenti con la fine della legislatura, viceversa nel migliore dei casi, ipotizzerà di tirare a campare con tanta tattica ma senza il respiro di una strategia unitaria di cui l'Italia ha bisogno rispetto alla quale le condizioni sono irripetibilmente favorevoli.

Se nella lotta alla diffusione del Covid è più evidente che il fattore tempo è decisivo, dobbiamo renderci conto che lo è anche per l'economia, il lavoro e la coesione sociale. Oggi i fatti dimostrano che tutto è possibile, nel bene e nel male.

Bisogna fare in modo che la tragedia del Coronavirus sia vissuta come presa di coscienza collettiva capace di dare al virus e ai virus che circolano nel mondo, un significato più ampio e profondo della malattia che colpisce i polmoni e "toglie il respiro". Sono ormai troppe le persone e le famiglie in affanno, vivono per lavorare e non viceversa; non vivono compiutamente per mancanza di lavoro e non stanno bene anche se lavorano. Ancora troppe ingiustizie e diseguaglianze di base, quelle che, secondo la nostra Costituzione, non dovrebbero esistere. La società "idilliaca" è un'utopia, ma una società "equilibrata e coesa" non deve essere considerata un'utopia.

"Per superare le storture del neoliberismo e dei populismi occorre riformare il nostro sistema economico in senso più democratico e sostenibile, rimettendo al centro l'interesse collettivo". Io, così come tanti altri, ci credo ancora.◆

* *Uiltrasporti Lombardia*

Il frutto del mio benessere, un'assicurazione UniSalute

Quando si parla di salute è meglio essere chiari. Con i Piani Sanitari UniSalute hai maggiore comfort in caso di ricovero, visite tempestive e più opportunità nella scelta del medico o del dentista. Inoltre hai a disposizione una linea telefonica aperta 24 ore su 24 con un team di medici e psicologi. Affidati ad UniSalute, l'assicurazione che pensa a farti stare bene, sempre.

UniSalute, un nuovo modo di guardare all'assicurazione

UniSalute
SPECIALISTI NELL'ASSICURAZIONE SALUTE

www.unisalute.it
numero verde 800 114444

Unipol
GRUPPO

CONVENZIONE
UIL - UNIPOLSAI

CONVENZIONI • UNIPOLSAI
VALORI CONDIVISI

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**
Visitalo regolarmente per scoprire tutti i dettagli e le novità dedicate!