



## ODONTO NETWORK

ORAL HEALTH CARE MANAGEMENT

## PER LE STRADE **D'EUROPA**

MENSILE DELLA UILTRASPORTI ANNO XXX - Numero 11/12 Novembre - Dicembre 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, Walter Barbieri, Angelo Cotroneo, Simone de Cesare, Gilberto De Santis, Katia Di Cristina, Agostino Falanga, Paolo Fantappié, Ugo Bruno Gambardella, Riccardo Mussoni, Roberto Napoleoni, Nicola Petrolli, Massimiliano Pischedda, Francesca Poli, Giulia Proietti, Massimiliano Sbardella, Ivan Viglietti, Erik Zobele.

## **GRAFICA E IMPAGINAZIONE**

Roberta Rossi

**COPERTINA** realizzata da Daniela De Martino



**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



## Alitalia: Sindacati, piano è inaccettabile. Intervenga Mef

Roma 18 dicembre - "Non è condivisibile in quanto assolutamente inaccettabile per noi". Così unitariamente Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti e Ugl Trasporto Aereo sul piano industriale della nuova Alitalia Ita, evidenziando che "con poco più 50 aerei si va verso l'avvio di una mini compagnia, contraddistinta da un piano insoddisfacente da tutti i punti di vista, industriale ed occupazionale".

"Si riducono - spiegano le organizzazioni sindacali - i collegamenti, soprattutto il lungo raggio, le attività di volo, sparisce dal piano il cargo e ci sono inevitabili riflessi sulle attività di manutenzioni e sui servizi di handling".

"Serve più coraggio - chiedono Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti e Ugl TA - da parte dell'azionista Mef, per dare un indirizzo chiaro al cda e all'a.d., visto che i 3 miliardi, investiti dal Governo sono stati stanziati per rilanciare Alitalia e tutto il trasporto aereo, non per licenziare. Non si può sprecare questa occasione unica e irripetibile per un rilancio vero e duraturo della compagnia che, nelle intenzioni di tutti, deve tornare ad essere un asset strategico del paese e competere con le altre compagnie aeree europee".

"La base di partenza - sottolineano infine le quattro organizzazioni sindacali - rimane per noi la salvaguardia di tutti i posti di lavoro attraverso un piano di sviluppo". •

## Sommario

4 RIPARTIAMO ITALIA. DI NUOVO. INSIEME.

Editoriale di Claudio Tarlazzi

6 2020: L'ANNO NERO
DEL TRASPORTO AEREO,
COME SOPRAVVIVERE AL DISASTRO
E RIPARTIRE

di Ivan Viglietti

8 CONTRATTO DEI MARITTIMI: SEMPRE TANTE DIFFICOLTÀ MA ORMAI SIAMO ARRIVATI AL TRAGUARDO

di Paolo Fantappié

CONVEGNO UILTRASPORTI

LA CURA DEL FERRO
DAL LOCKDOWN ALLA RIAPERTURA:
QUALE IL CONTRIBUTO DELLE
IMPRESE FERROVIARIE?

Intervento di Paolo Fantappié





12 QUALE FUTURO PER IL POLO LOGISTICO

di Angelo Cotroneo

14 CONTRATTO? NO, GRAZIE!

di Massimiliano Pischedda

16 UN TRASPORTO AEREO DA RICOSTRUIRE

di Simone de Cesare

20 SIGNORI IN CARROZZA, SI PARTE SU UN TRENO A IDROGENO

di Riccardo Mussoni



TPL SALUTE
L'ASSISTENZA SANITARIA
INTEGRATIVA È FINALMENTE
UNA REALTÀ ANCHE PER GLI
AUTOFERROTRANVIERI

di Roberto Napoleoni

24 AMAZON FESTEGGIA I SUOI 10 ANNI DI PRESENZA IN ITALIA

> a cura di Walter Barbieri Massimiliano Sbardella Ugo Bruno Gambardella

28 UN 2021 IN SALITA

di Antonio Albrizio

2020: UN ANNO DI GRANDE SOFFERENZA PER IL MONDO DEL LAVORO IN SICILIA

di Agostino Falanga

LE LAVORATRICI ED I LAVORATORI, VERO MOTORE DEL PAESE

di Erik Zobele

2021 **↑**2020

36 I SUGGERIMENTI
DEGLI AUTISTI DEGLI AUTOBUS

di Nicola Petrolli

## Ripartiamo Italia. Di nuovo. Insieme.

#### Editoriale di Claudio TARLAZZI Segretario Generale

i avviamo verso la conclusione di questo 2020, "annus horribilis", che lascerà un segno indelebile nella nostra memoria, nei nostri ricordi, nel nostro vissuto.

Ognuno di noi ha conosciuto la portata devastante della pandemia che ha colpito il mondo, la nostra economia, il nostro sistema produttivo e sociale. Molti tra noi, poi, hanno anche provato che cosa significhi ammalarsi, perdere persone care, amici, non poter vedere gli affetti più stretti.

È stato un anno in cui la Uiltrasporti ha perso, seppur per ragioni diverse dal Covid, tre cari amici: Lallo, Pippo e Vittoria e a loro e alle loro famiglie rivolgo il mio più affettuoso pensiero da parte di tutta la nostra organizzazione.

Come Uiltrasporti abbiamo lavorato duramente affinché fossero previste misure di sostegno per la tenuta delle aziende, dell'occupazione, per la tutela dei soggetti più deboli: lo shock che viviamo agisce in modo multiforme e diseguale. Sotto molti aspetti infatti la crisi ha evidenziato fragilità preesistenti. Da altri punti di vista ha accelerato tendenze già operanti.

Ci siamo battuti per i settori che da anni rivendicano il rinnovo del ccnl, abbiamo vinto la battaglia relativa all'applicazione del ccnl del trasporto aereo, ovvero tutti i vettori e le imprese che operano in Italia devono applicare ai propri dipendenti trattamenti retributivi non inferiori al contratto collettivo del settore.

Continuiamo a porre la massima attenzione sui porti dove transita la maggior parte delle merci, per i quali, dopo il chiarimento avuto per legge sulla norma attuativa relativa all'autoproduzione delle operazioni portuali, va ripreso un confronto con gli attori interessati. Si è trovata convergenza su un testo che riteniamo equilibrato, incentrato sul lavoro portuale e sulla tutela della sicurezza dei lavoratori marittimi, in un quadro di regole più chiare rispetto al passato. Al contempo, però, siamo molto preoccupati circa la conferma della



posizione della Commissione europea che considera incompatibili le esenzioni fiscali concesse ai porti italiani con le norme sugli aiuti di stato. Si deve individuare una soluzione al più presto, volta a salvaguardare l'attuale sistema e, se fosse necessario, si deve ricorrere alla Corte di Giustizia dell'Ue perché il nostro sistema è sano e trasparente, non si configura alcuna concorrenza sleale e merita il giusto e dovuto rispetto.

Una riflessione è doverosa sui molteplici decreti del Presidente del Consiglio e sui decreti-legge che si sono susseguiti in modo spasmodico nel corso dell'intero anno, con diversi livelli di incisività, per far fronte all'emergenza epidemiologica. A mio avviso, il ricorso massivo alla decretazione d'urgenza non è mai segno di salubrità di un sistema parlamentare in forze, ma non solo. La cosa più grave è registrare la mancanza di una visione sistemica di lungo periodo, una visione che abbia come obiettivo il rilancio dell'Italia che continua a scontare ataviche criticità mai superate, che hanno

determinato disuguaglianze socio-economiche e relegato il nostro Paese ad una bassa produttività e bassa competitività rispetto agli altri.

Le caratteristiche della crisi economica, il ruolo di tecnologia, big data e intelligenza artificiale, l'evoluzione della situazione internazionale, il cambiamento delle città e del rapporto tra centri e periferie, le trasformazioni dei sistemi politici, la riorganizzazione delle filiere produttive e industriali, il ruolo dello Stato, delle imprese, della cooperazione e del terzo settore, la questione ambientale, il problema delle aree interne, la povertà, il rapporto tra generazioni, l'evoluzione del welfare sono tutti indici di cui tener conto per ridisegnare la nostra Italia. Vogliamo che il valore del lavoro sia il fulcro da cui ripartire, è necessario che la produttività sia il risultato di un sistema complessivo che trae i propri benefici e i propri vantaggi dall'armoniosa interconnessione del sistema di logistica integrata e da una mobilità sostenibile efficiente ed efficace per il trasporto delle merci e delle persone in grado di connettere tutto il Paese. La logistica si sta sempre più affermando come un servizio di interesse economico generale per cui ne rivendichiamo il riconoscimento: si pensi a quanto essa sia necessaria in un Paese come il nostro che ha solo 5 giorni di autonomia per le scorte alimentari e farmaceutiche e a quanto sia indispensabile per la distribuzione dei vaccini.

Dunque serve una funzionalità maggiore sotto il profilo delle infrastrutture, dei trasporti e per tutti quegli asset strategici da cui il paese non può prescindere (sanità, comunicazioni, energia, scuola...). I trasporti e le infrastrutture devono rispondere all'interazione funzionale tra domanda e offerta e possono ridurre le disuguaglianze evidenti tra le varie aree del paese.

In questo quadro c'è bisogno di una prospettiva lungimirante che non ritroviamo neanche nella legge di bilancio. La Legge è stata presentata dopo una concertazione preliminare avvenuta in Consiglio dei Ministri - il decisore ancora una volta è l'organo esecutivo e non quello legislativo - ; mancano risposte sul piano fiscale che finanzino l'auspicata riforma e la defiscalizzazione del CCNL; per la riforma degli ammortizzatori sociali, necessaria per accompagnare la fine del blocco dei licenziamenti, le risorse stanziate sono del tutto insufficienti; l'intervento sul tema pensionistico è pressoché inadeguato. Auspichiamo che Governo e forze politiche trovino una intesa fattiva sulla destinazione delle risorse del recovery fund che potrebbero essere incanalate in tutti i settori strategici per il rilancio del nostro Paese. È un'occasione che non possiamo perdere e riteniamo, come sindacato, di non poter essere esclusi.



Non ci può essere sviluppo economico senza sviluppo sociale ed è da qui che vogliamo ripartire mettendo al centro il valore della solidarietà della persona, della famiglia, del lavoro di qualità. Vogliamo contrastare le logiche neo liberiste, e con esse le logiche degli appalti al massimo ribasso, dello sfruttamento dei lavoratori ma soprattutto dei giovani e delle donne. Condanniamo il profitto fine a sé stesso che trae il maggior vantaggio dall'abbattimento dei costi legati alla sicurezza sul lavoro, salvo poi versare lacrime di coccodrillo quando accadono incidenti mortali.

Il sindacato confederale è stato fondamentale nella fase di confronto con l'esecutivo per la predisposizione delle linee guida e dei dpcm per il contrasto alla diffusione del covid. In un momento come questo non possiamo fare a meno del dialogo sociale con il Governo e più in generale con le Istituzioni per un coinvolgimento che rivendicheremo sempre, dal momento che rappresentiamo con la confederazione milioni di lavoratori e di pensionati che hanno il diritto di essere tutelati attraverso di noi che siamo portatori di interessi generali e mai particolari. Questo è il nostro ruolo e lo vogliamo esercitare fino in fondo, se ne facciano una ragione il Governo e le Imprese, perché non indietreggeremo mai e continueremo a lottare per un Paese migliore.

Possiamo farcela, dobbiamo farcela. Ma per farcela, dobbiamo prima immaginarlo il domani per costruirlo migliore. Insieme. •

Auguri, di cuore, a tutti voi.

# 2020: l'anno nero del trasporto aereo, come sopravvivere al disastro e ripartire

## di Ivan VIGLIETTI\*

ari amici e colleghi, con l'approssimarsi della pausa festiva di fine anno desidero rivolgere a tutti un caloroso saluto ed un sentito augurio per un Natale quanto più sereno possibile e per un 2021 che ci veda finalmente uscire dalla crisi pandemica per riprendere a vivere ed a lavorare in maniera "normale".

Il trasporto aereo è stato, ed è tuttora, il settore più colpito dalla crisi mondiale Covid19.

Un intero settore produttivo, strategico sotto tutti i punti di vista, praticamente azzerato. Questo è il quadro che il 2020 ci consegna rispetto allo stato di salute del trasporto aereo in Italia e, più in generale, nel mondo.

Il crollo verticale del traffico passeggeri con riduzioni nell'ordine del 70-80%, anche maggiori sulle direttrici di lungo raggio, ha travolto il settore gettando nella crisi più profonda tutta la filiera: vettori, gestori aeroportuali, società di handling, catering e aziende dei servizi di assistenza al volo e dell'indotto aeroportuale.

Decine di migliaia di posti di lavoro a rischio, imprese sull'orlo del baratro e, al momento, previsioni molto pessimistiche circa la futura ripresa.

La pandemia Covid19 ha colpito duro, ha falcidiato il mercato e, forse, sta cambiando in maniera strutturale le abitudini sociali di vita, lavoro e viaggio a livello mondiale; basti pensare all'esplosione dello Smart working e delle piattaforme di conference call on line.

L'effetto sul trasporto aereo, come già accennavo, è stato devastante. Allo stato attuale le previsioni di ripresa sono alquanto inattendibili, troppe le variabili sanitarie, sociali, politiche ed economiche che potreb-

bero determinarne, in un senso o nell'altro, le tempistiche ed il trend: diffusione ed efficacia del vaccino, ripresa della propensione al viaggio aereo, garanzie sanitarie, capacità di spesa a livello mondiale...

Di fronte a questo scenario tragico il nostro Sindacato ha adottato, sin dai primi giorni, una strategia articolata su alcuni punti imprescindibili:



- tutelare al meglio la salute dei lavoratori e dei passeggeri attraverso norme sanitarie stringenti a terra ed in volo.
- tutelare il lavoro spingendo il Governo ad istituire il blocco dei licenziamenti e ad implementare ammortizzatori sociali adeguati integrati dal fondo di solidarietà di settore.
- tutelare le imprese introducendo misure legislative di sostegno e sgravi per le società di tutta la filiera.

La ricetta che abbiamo messo in campo ha sostanzialmente consentito di reggere l'impatto della crisi, seppur con molte difficoltà, criticità e ritardi. Molto c'è ancora da fare, e molte le nostre proposte portate ai Mi-

nistri competenti in tale direzione, per migliorare ed allargare gli ammortizzatori sociali, rifinanziare il fondo e velocizzare i processi di erogazione delle prestazioni ai lavoratori.

Tuttavia, quand'anche l'argine di difesa che abbiamo costruito venisse migliorato, e la Uiltrasporti, insieme alla UIL, continua ogni giorno a lavorare per l'obiettivo, questo sarebbe sicuramente necessario alla gestione dell'emergenza ma non sufficiente a far decollare la ripresa.

Le forze vanno ora concentrate sulla riforma del settore e sugli investimenti: due cardini fondamentali senza i quali, anche superata l'emergenza sanitari, il trasporto aereo del nostro Paese non riuscirebbe a cogliere la ripresa e finirebbe per tornare ad essere la Cenerentola d'Europa.

Occorre quindi intensificare la pressione su Governo ed istituzioni affinché si colga finalmente l'opportunità di riscrivere, in qualche caso ex novo, le regole che dovranno governare il comparto, in un'ottica di trasparenza, contrasto al dumping sociale e "fair competition".

Dare una corretta attuazione applicativa ai dettami dell'art. 203 del DL Rilancio in tutte le aziende basate sul territorio nazionale, regolamentare il sistema aeroportuale e le sue logiche di tariffazione e di erogazione di contributi ai vettori, limitare il numero degli operatori di Handling in funzione dei volumi di traffico, contrastare il lavoro precario e somministrato in tutta la filiera.

Contestualmente occorre mettere in campo strumenti di sostegno finanziario e fiscale a sostegno esclusivamente delle imprese "buone" che rispettano le regole e le Leggi del nostro Paese, e che si impegnino a garantire l'occupazione, utilizzando anche le risorse del Recovery Fund per prevedere finanziamenti a fondo perduto e/o credito pluriennale agevolato destinati ad alimentare gli investimenti in nuovi beni strumentali necessari alla produzione sia a terra che in volo, tecnologie moderne, green economy, miglioramenti infrastrutturali dei siti produttivi e collegamenti intermodali. Altrettanto cruciale ai fini della ripresa sarà potersi avvalere di un ente regolatorio finalmente strutturato e dotato delle necessarie competenze e risorse. La riforma di Enac costituisce un passaggio imprescindibile, così come vitale sarà il futuro piano industriale di ENAV che dovrà finalmente traguardare il ruolo strategico per il Paese che



l'azienda riveste ai fini della sicurezza del volo e della tecnologia avanzata senza lasciarsi tentare da approcci meramente finanziari utili a premiare management ed azionisti ma dannosi per i dipendenti e per il Paese.

Questa è la strada maestra che noi proponiamo e per la quale stiamo lavorando affinché, sin dalla primavera del 2021, con l'arrivo e la diffusione degli agognati vaccini, si possa cominciare a ricostruire, far rinascere e ripartire le aziende, ed a guardare al futuro con più fiducia, garantendo lavoro e reddito ai circa 90mila lavoratori del trasporto aereo italiano ai quali va il mio fraterno augurio per questo Santo Natale.

La Uiltrasporti e la UIL sono una grande famiglia con forze, idee ed energie immense: uniti, con l'aiuto ed il lavoro di tutti supereremo anche questa difficile prova senza lasciare nessuno indietro. •

Di cuore, Buone Feste

\* Segretario Nazionale Uiltrasporti

## Contratto dei marittimi: sempre tante difficoltà ma ormai siamo arrivati al traguardo

#### di Paolo FANTAPPIE'\*

e fino agli anni del primo decennio 2000 il contratto del settore marittimo veniva rinnovato quasi in prossimità della stessa scadenza in un processo senza soluzione di continuità, a partire dal 2010 le parti non sono più riuscite a mantenere il solito tempismo tanto che nel decennio 2010-2020 abbiamo visto solo un rinnovo del Contratto Collettivo nazionale di lavoro del settore marittimo stipulato il 1 luglio 2015.

Una vera e propria frenata nel rinnovo del contratto di primo livello che ha sicuramente influenzato anche l'andamento dei relativi contratti aziendali.

Se il contratto collettivo serve a dare un'uniformità alle condizioni normative e salariali dei marittimi, il contratto aziendale privilegia molto di più le caratteristiche specifiche ed individuali di ciascuna società armatoriale, andando ad agire sui risultati in termini di ricavi e di profitti.

Pertanto possiamo dire senza dubbio che i salari dei marittimi italiani negli ultimi 10 anni hanno subito una perdita di poter d'acquisto importante, aggravati dal fatto che non si riesce a rinnovare nemmeno l'ultimo contratto collettivo, scaduto ben 3 anni fa.

In verità il comparto marittimo si troverebbe anche in una situazione positiva dal punto di vista della panoramica contrattuale, in quanto è inserito in un contesto in cui esistono come riferimento solo due contratti di lavoro, uno Confitarma e l'altro della ex associazione Fedarlinea.

Quanto sopra non risulta per niente scontato, dal momento che tantissimi comparti lavorativi hanno a disposizione vari contratti di lavoro, tutti applicabili, ma con costi e normative molto differenti tra loro.



Il dumping che si crea è fortemente sbilanciato sul costo del lavoro e non sulla qualità del servizio offerto; su questo punto il CCNL del settore marittimo non ha squilibrio tra la parte del CCNL Confitarma e quella del CCNL ex Fedarlinea, se non per alcune figure professionali riferite al personale che opera a terra e per quello riferito agli amministrativi.

Nonostante ciò la Uiltrasporti, insieme a Filt CGIL e Fit CISL, è riuscita nel confronto con le controparti a fare sintesi e trovare le soluzioni per andare verso un unico CCNL del settore marittimo, che verrà firmato da Confitarma ed Assarmatori.

Questo risultato rappresenta un punto politico di fondamentale importanza a tutela di tutto il personale marittimo anche in ragione del fatto che ciò potrà rappresentare un valido aiuto anche durante le fasi di assegnazione di servizi tramite bandi di gara europei.

Il fatto di poter avere un unico contratto di lavoro in cui si privilegia la massima occupazione marittima ed



al di là di ogni aspettativa.

Ecco ormai ci siamo, siamo arrivati alle battute finali.

Se tutto andrà per il meglio e noi ci speriamo, il 16 dicembre 2020 firmeremo il rinnovo del nuovo contratto di lavoro collettivo naziona-

i diritti di tutti i lavoratori rappresenta una sorta di clausola sociale in caso di nuove assegnazioni di servizi marittimi.

Per quanto riguarda il confronto attuale sul rinnovo contrattuale stiamo vedendo il traguardo finale dopo quasi tre anni di trattativa.

Un traguardo ancora più importante se analizziamo il contesto in cui lo stesso contratto troverà la sua concretizzazione, con

un'emergenza sanitaria senza precedenti e una crisi economica mai vista.

Migliaia di aziende in crisi, che a breve potrebbero anche licenziare centinaia e centinaia di lavoratori mentre nel settore marittimo valutiamo, giustamente, di riconoscere un adeguamento economico ai marittimi.

Pertanto la chiusura di un rinnovo contrattuale in questo momento rappresenta un grande risultato che va

le unico del settore marittimo per gli anni 2021-2023. (Firmata il 16 dicembre l'ipotesi di accordo di rinnovo del contratto nazionale unico dell'industria armatoriale 2021-2023 ndr.) •

\* Segretario Nazionale Uiltrasporti



## Gruppo Messina

# Convegno Uiltrasporti - La cura del ferro Dal lockdown alla riapertura: quale il contributo delle imprese ferroviarie?

## Intervento di Paolo Fantappié - Segretario Nazionale Uiltrasporti

ingrazio la Uiltrasporti Lombardia e la Uil Milano/Lombardia per la realizzazione dell' iniziativa che ha raggiunto, con questa del 16 ottobre 2020, la 7° edizione, dimostrando, se ce ne fosse stato ancora bisogno, come sia diventato l'unico evento a carattere nazionale in cui si parli di trasporto ferroviario delle merci, mettendo in risalto come lo stesso rappresenti uno dei vettori della catena della logistica integrata più importanti ed efficaci per lo sviluppo economico del nostro paese.

Un ringraziamento particolare ad Angelo Cotroneo, vero deus ex machina e protagonista nella realizzazione di questo evento e di quelli passati, instancabile sindacalista al servizio delle lavoratrici e dei lavoratori del comparto ferroviario merci.

Direi che c'è un tema che accomuna tutte queste edizioni e che echeggia sempre indomito: la stragrande maggioranza delle merci, in Italia, viaggia tramite il trasporto gommato; solo il 10% delle merci viene inviato utilizzando il trasporto ferroviario.

La liberalizzazione del trasporto ferroviario delle merci avrebbe dovuto far fare un salto di prospettiva alla logistica italiana, riequilibrando la modalità di trasporto, oggi fortemente squilibrata a favore del trasporto su gomma.

Nonostante l'arrivo di varie imprese ferroviarie, la percentuale di merci trasportata su ferro non è stata quasi mai sottratta ai Tir, ma all'unico operatore ferroviario presente in quel momento ovvero alle Ferrovie dello Stato.



Lo sviluppo delle infrastrutture ferroviarie, grazie anche agli ingenti investimenti previsti sia a livello europeo che nazionale, rischia di generare delle vere e proprie cattedrali nel deserto se non si investono cospicue risorse finanziarie verso questa modalità di trasporto.

Servono incentivi concreti ed ingenti, che permettano un indirizzo ben preciso nel convogliare le merci su vettori diversi da quelli del gommato.

Il Ferro bonus ed i provvedimenti legati agli aiuti per il Covid 19 dovuti all'emergenza sanitaria sono stati importanti, ma rappresentano ancora un processo molto limitato e non esaustivo per un maggior sviluppo del trasporto ferroviario delle merci.

Servono investimenti importanti, ingenti e strutturali per invertire il trasporto delle merci dalla gomma al ferro.

Il 2030 incombe e le intenzioni delle istituzioni sono quelle di far raggiungere al trasporto su ferro delle merci una percentuale pari al 30% per quell'anno, fino al raggiungimento del 50% nel 2050.

Ad oggi non vediamo sinceramente una prospettiva in tal senso; le detrazioni e gli aiuti che vediamo indirizzati al trasporto su gomma sono estremamente ingenti, impensabili ad oggi traslarli sul ferro.

Si parla continuamente di liberare le strade dai Tir per migliorare la sicurezza e mantenere l'ambiente circostante più pulito, ma non si riesce ad essere conseguenziali.

Inoltre abbiamo da una parte il trasporto ferroviario, caratterizzato da una procedura rigida fatta di regole imperative che prevedono il loro rispetto pedissequo senza alcuna deroga. Quindi una normativa rigorosa nel pieno rispetto della salute e sicurezza dei lavoratori e dello stesso trasporto.

Dall'altra parte abbiamo il trasporto su gomma, in cui ci troviamo difronte a poche regole e spesso violate in nome della concorrenza tra i vari padroncini e del rispetto dei tempi di consegna.

Una dicotomia pazzesca: dobbiamo per questo capire se vogliamo un trasporto sicuro, pulito, rispettoso delle regole e dei diritti dei lavoratori o se invece si preferisce un trasporto che corra verso un costo sempre più competitivo e quindi meno costoso, ma con livelli di sicurezza e di compatibilità ambientale non all'altezza di un paese moderno.

Si deve riportare al centro la figura delle lavoratrici e

dei lavoratori del trasporto ferroviario delle merci, anche in virtù della loro importante funzione e di quello che hanno fatto fino ad ora, in questo momento di emergenza sanitaria.

Possiamo solo ringraziarli se anche nei giorni più cupi della pandemia, siamo riusciti ad avere sempre disponibili i generi di prima necessità; grazie al loro impegno ed al loro coraggio la catena della logistica e della distribuzione dei vari prodotti non si è mai interrotta.

Nel rimettere al centro l'attività dei lavoratori del settore ferroviario del trasporto merci, dobbiamo valorizzare sempre di più le condizioni di lavoro degli stessi, stando molto più attenti a limitare l'orario di lavoro ed aumentare il numero dei riposi; valorizzare il tempo dedicato alla formazione, alle pause per la consumazione del pasto, al miglioramento della qualità delle sale sosta e delle strutture dove andrà a riposare il personale.

Pertanto il lavoratore al centro di tutto, prima ancora dello sviluppo infrastrutturale e dello sviluppo del trasporto delle merci.

Per quanto sopra il CCNL rappresenta la garanzia di un equilibrio tra tutele e diritti a favore dei lavoratori ed esigenze economiche di mercato.

In questo senso il settore deve aspirare ad un unico Contratto di lavoro. Oggi il settore applica un numero considerevole di contratti di lavoro.

Serve fare sintesi, andando a lavorare per un unico contratto in modo da eliminare il dumping salariale e normativo tra i lavoratori delle varie società che svolgono servizio ferroviario e creare le condizioni per una concorrenza basata sulla qualità del servizio e non sul costo del lavoro.

Chiaramente per fare ciò si dovrà partire dai contratti di lavoro più tutelanti per i lavoratori del settore, sia dal punto di vista normativo, che salariale.

Infine è necessario lavorare in sinergia tra imprese e sindacati, per ottenere maggiori risorse economiche per questo settore, andando a chiedere più attenzione alla politica, al Governo, per muoversi su un obiettivo comune: trasporto più sicuro, più pulito ma con regole uguali per tutti con tutele e condizioni di lavoro sempre migliori e degne di un trasporto ferroviario all'altezza dei tempi che viviamo. •

<sup>\*</sup> Segretario Nazionale Uiltrasporti

## Quale futuro per il Polo Logistico

## di Angelo COTRONEO\*

a Uiltrasporti è da sempre attenta al settore del trasporto merci su ferro e ne auspica il reale rilancio; testimonianza ne sono i convegni organizzati e le innumerevoli richieste rivolte alle Istituzioni affinché siano messe in campo tutte le azioni possibili per lo sviluppo di questo importante comparto.

Uno dei temi centrali, a nostro avviso, per il settore e per gli addetti è l'eliminazione del dumping salariale perpetrato dalle varie Imprese Ferroviarie Merci, circa 34 attualmente in Italia. E' fondamentale per questo la ricerca di regole contrattuali uniche e condivise per tutto il settore.

Per questo motivo la nostra battaglia è iniziata a partire dal Polo Logistico del Gruppo FS nel quale insiste una diversità contrattuale tra alcune Aziende: MIST a cui viene applicato il solo CCNL AF ed un CCNL di secondo livello scaduto da più di un decennio; TX Logistic e Intermodal che non applicano nessuno dei due livelli contrattuali.

I lavoratori di queste tre Società attendono da anni una risposta definitiva per avere finalmente gli stessi diritti dei loro colleghi ferrovieri del GFSI! Questa è la nostra posizione che ancora non abbiamo abbandonato e non sarà certamente il cambio di alcuni Dirigenti del Polo o l'attuale crisi derivante dalla pandemia a farci cambiare obiettivo e strategia per il suo traguardo.

Avevamo riposto molta fiducia nella nascita del Polo della Logistica, nel quale sono raggruppate tutte le Società che si occupano di logistica e trasporto ferroviario. Credevamo che sarebbe partito il rilancio di Mercitalia Rail - il vettore ferroviario del Polo - nata dalle ceneri della Divisione Cargo ma purtroppo ci siamo sbagliati: è ripreso il loop dei soliti rimandi e del fermi tutti!

Ma ciò che ci lascia maggiormente sbigottiti, è la totale mancanza di una strategia chiara che sappia incanalare i nuovi incentivi governativi e sappia dare nuovo impulso all'Azienda. Qual è il disegno che si cela dietro



gli ultimi mesi di puro immobilismo? Quali gli obiettivi prefissati?

Quello che invece è tangibile è la solita ricetta: razionalizzare i costi attraverso il depauperamento delle risorse umane che sono indispensabili alla qualità del servizio.

Mercitalia Rail ormai rappresenta, in Italia, meno del 50% dei volumi totali di trasportato e rischia di perdere ulteriori quote di mercato a favore della concorrenza che è sempre più organizzata, infatti anche i colossi dello shipping marittimo hanno rivolto la loro attenzione al trasporto ferroviario delle merci con la costituzione di proprie aziende e sono pronti a rivoluzionare l'intero settore.

Noi continueremo a vigilare e mettere in campo tutte le azioni necessarie alla salvaguardia degli elementari e basilari diritti dei lavoratori del settore, ma indispensabile è la volontà di tutti gli stakeholder di voler intavolare una discussione contrattuale. Per questo scopo, però, è indispensabile la mediazione della politica che ad oggi è ancora latitante. •

\* Dipartimento Nazionale Uiltrasporti Mobilità AF

## Eliminare Ridurre

## gli sprechi della politica

## le tasse a lavoratori e pensionati







IL PATRONATO DEI CITTADINI

#### **PENSIONE**

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

#### PRESTAZIONI A SOSTEGNO DEL REDDITO

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

#### POSIZIONE ASSICURATIVA

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

#### SANITÀ E HANDICAP

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

#### **IMMIGRAZIONE**

- · Rilascio e rinnovo del permesso di soggiorno
- Rilascio del permesso di soggiorno CE per 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, lci, 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

## Contratto? No, grazie!

#### di Massimiliano PISCHEDDA\*

ono ormai anni che parliamo di rider e di una risoluzione del problema per dare la giusta dignità professionale e personale a questi lavoratori che sono i nuovi protagonisti dello sfruttamento nel mondo del lavoro moderno, quel lavoro governato da algoritmi, che decidono se si è un buon lavoratore o no, che ti impartiscono i tuoi doveri quotidiani. Tutto questo è la tecnologia fatta di numeri e macchine che governa i processi nei confronti dei lavoratori che non hanno diritti ma solo doveri, con l'illusione di essere liberi imprenditori nell'era dello sfruttamento 4.0.

Ma finalmente qualcosa sta cambiando, la voglia di alzare la testa è tanta, infatti Il 30 di ottobre molte piazze Italiane hanno visto i rider protagonisti nelle numerose mobilitazioni innescate dall'accordo pirata siglato tra l'associazione Assodelivery che rappresenta le maggiori aziende del food delivery e il sindacato Ugl che ha convogliato al proprio interno i militanti dell'Anar, associazione di dubbia provenienza costituita nell'ultimo periodo.

Ma facciamo un passo indietro. Tutto era partito con il decreto ad hoc che andava a blindare le piattaforme sull'applicazione di un contratto



nazionale di lavoro dopo un anno della sua conversione in legge, riferimento che andava sempre più al passo del CCNL della Logistica fino a quando non è arrivato il colpo di scena tramite la sigla dell'accordo UGL.

Sciopero! Anche se le aspettative non erano quelle di vedere un evento in grado di paralizzare l'Italia (già sofferente a causa della pandemia che la sta investendo), lo sciopero dei rider del 30 ottobre scorso è stato partecipato e sentito dalla grande maggioranza dei lavoratori del settore e da Milano a Palermo, ha inte-

ressato molte piazze italiane. La protesta – promossa dalle sigle sindacali era appunto mirata al forte dissenso dell'accordo stilato tra Assodelivery (l'associazione che riunisce le piattaforme di delivery food) e il sindacato Ugl. I rider hanno incrociato le braccia e ai consumatori si è chiesto un gesto solidale: quello di non fare ordini per una giornata. L'accordo è sotto accusa per i contenuti che sono alquanto ingannevoli e di pessimi principi: in particolare, il fatto di mantenere il cottimo, mascherato come paga oraria, l'esasperazione della precarietà e la non introduzione di alcuna tutela. Ancor peggio è la forma in cui è stato portato a compimento (con la sigla di una sola organizzazione sindacale, che avrà tutto da dimostrare in termini di rappresentatività a li-



vello nazionale, certamente non caratterizzata da una alta percentuale di lavoratori del settore tra gli iscritti).

Purtroppo ad oggi non ci è dato sapere se ci sia stato un decremento negli ordini da parte dei clienti e di che entità esso sia: le aziende, infatti, non diffondono informazioni come queste. ha sollecitato la necessità di rendere il tavolo sostanziale anche per il tramite di un percorso già calendarizzato a stretto giro per l'individuazione di tutta una serie di tutele tra cui quella contro il caporalato che sta dilagando come una piaga sociale, ormai assodata nel settore o tutele in materia di salute e sicurezza oggi carenti, e per ultimo ma non meno importante il percorso che dovrà portare al riconoscimento di un contratto nazionale per l'attività dei Rider.

Nel frattempo però, si dovrebbe cominciare a capire cosa accadrà a quei

rider che avessero deciso di non accettare le nuove condizioni di contratto offerte dalle piattaforme.

La mail ricevuta dai rider, che è più velatamente minacciosa che informativa, è già stata recapitata a molti lavoratori e non lascia ben sperare.



Nel frattempo ci sono buone notizie: la sigla dell'accordo tra Uiltrasporti, Filt Cgil e Fit Cisl e le associazioni datoriali stipulanti il CCNL della logistica trasporto merci e spedizioni, accordo che prevede l'estensione delle tutele contrattuali anche ai lavoratori etero organizzati, le stesse riconosciute anche nelle sentenze del tribunale di Torino.

Intanto II Ministro del Lavoro, Nunzia Catalfo, ha riconvocato il tavolo di confronto e il Ministero, non vedendo di buon occhio il patto siglato nel retrobottega, La nota positiva, confermata anche nell'incontro ministeriale e che può risollevare le sorti e il morale di questi lavoratori, è la dichiarazione di Just Eat che annuncia la volontà e il piano di assumere i suoi rider come lavoratori subordinati applicando un regolare contratto, ma ad oggi abbiamo solo una dichiarazione che ci lascia soltanto ben sperare attendendo i fatti. •

\* Dipartimento Nazionale Uiltrasporti Logistica

## Un Trasporto Aereo da ricostruire

## di Simone DE CESARE \*

l 2020, oltre che per la pandemia di coronavirus, verrà ricordato come l'annus horribilis per il trasporto aereo. Altri eventi come l'11 settembre, la Sars, l'eruzione del vulcano e le varie recessioni economiche non sono mai stati di tale gravità, mai lo avevano messo in ginocchio e fermato fino a questo punto. La situazione è quanto mai incerta: poco prima dell'inizio dell'estate per qualcuno era plausibile una ripresa imminente, molte compagnie aeree hanno quindi aggiunto rapidamente capacità e programmato qualche tratta di più per l'autunno e inverno, anche sul lungo raggio per poi compiere un repentino dietrofront.

E' da poco trascorsa l'estate ed i collegamenti aerei rispetto alla primavera si sono rimessi in moto, in particolare dalla metà di giugno abbiamo assistito ad una discreta ripartenza decisamente non omogenea. Infatti l'aumento che si è avuto sui voli nazionali è stato inversamente proporzionale a quelli intercontinentali che sono stati vicini allo zero, visto che i focolai Covid19 presenti in quasi tutto il mondo a macchia di leopardo e molte frontiere ancora chiuse hanno bloccato la riapertura delle tratte intercontinentali.

In assoluto, il futuro vedrà una logica di utilizzo degli aerei totalmente cambiata rispetto al periodo ante Covid ed i vettori che non capiranno in tempo le nuove regole rischiano il default. Ma soprattutto, quello che servirà è avere tanto denaro, chi lo avrà in tasca sopravviverà, chi già ora annaspa sarà condannato alla morte. E c'è da aspettarsi il fallimento di altri vettori da qui alla prossima primavera.

La IATA ha già rivisto al 2024-2025 le sue previsioni circa il ritorno dei livelli del traffico 2019, allungando l'iniziale previsione d'inizio estate che prevedeva un periodo difficile di 24 mesi.

Ma ripercorriamo gli ultimi mesi, da metà marzo a tutto maggio i voli erano ai minimi termini ed In Italia c'era solo Alitalia a garantire il servizio pubblico minimo, le altre compagnie aeree classiche e le low/cost erano sparite. Durante il lock-down bisognava soddisfare solo la domanda di chi ritornava in patria o chi si doveva spostare per esigenze improrogabili di lavoro o di salute. Dal mese di giugno c'è stata una ripresa gra-



duale per soddisfare gli spostamenti, il turismo interno e su Roma per i feeder sui voli internazionali europei. La Sicilia, la Sardegna, la Puglia e la Calabria hanno visto un incremento imprevisto dei voli, settimana per settimana. L'aggiunta di capacità è stata importante, ma si assisteva alla presenza di un traffico in particolare turistico, mentre quello d'affari è rimasto sottotono anche perché le videoconferenze, e lo Smart working hanno cambiato le necessità.

L'inizio di settembre ha visto un aspettabile crollo della domanda, immediatamente le low cost hanno ridimensionato in generale la loro presenza.

Negli ultimi tre mesi quindi si è vista una piccola ripresa, ma resta l'incognita delle aperture e chiusure dei governi per proteggersi dal ritorno del Covid-19. La richiesta dei tamponi obbligatori per Spagna, Malta, Croazia e Grecia prima e le chiusure di Moldavia, Ungheria e di altri paesi hanno visto una riapertura e conseguente rapida chiusura dei voli per mancanza di traffico. La ragione di lavoro, unica autorizzata per molti paesi non compensa la sostenibilità di molti collegamenti.

In Italia, oltre all'Alitalia, che ha più o meno sempre collegato New York, il resto degli intercontinentali erano collegamenti speciali per rimpatri. Tutti i vettori hanno soppresso i voli e quel poco che è riapparso non ha garantito riempimenti tali per numeri e remuneratività per mantenere aperte le rotte. L'unica ragione è con-

tinuare a offrire una presenza sui mercati, nonostante le perdite, ed offrire spazi al settore cargo che offre un valore sicuro e costante, non influenzato da umori e situazioni contingenti al trasporto passeggeri.

Come per i voli delle compagnie tradizionali, anche le low cost hanno dovuto fare i conti con i costi del mantenimento delle qualifiche e l'operatività costante degli

aerei nei periodi della crisi Covid-19, seguendo ognuno la propria strategia per ridurre e ottimizzare questi domanda. elevati costi fissi e invariabili. Con la ripartenza estiva, vista l'impossibilità di operare sul 100% del network



previsto in precedenza, tutti hanno optato per volare sugli stessi mercati e più o meno sulle stesse rotte facendosi la guerra tra di loro: in particolare in Italia, oppure verso Grecia, Spagna e qualche altro paese europeo. Wizzair ha deciso di lanciare una base da Milano Malpensa a distanza di solo circa un mese dalla partenza dei voli avvenuta da luglio. Il risultato finale è stato il crollo dei prezzi, che si acuirà nelle prossime settimane con l'entrata del vettore su Palermo e Catania da Milano

Malpensa, dal primo ottobre con due voli al giorno. Tra incrementi e crolli di tariffe, Ryanair la settimana scorsa in risposta ha proposto i prezzi dei biglietti a 5€ sola andata e potenziando il network a 3 voli al giorno con effetto immediato. EasyJet in certi giorni proporrà fino a 7 voli. Su queste due rotte dall'area di Milano vi saranno più di venti voli al giorno. Un'offerta di posti assolutamente sovradimensionata rispetto alla effettiva

Il Gruppo SAVE ha deciso che per effetto del covid-19 l'aeroporto di Treviso rimarrà chiuso e i suoi voli da

> metà giugno sono stati spostati su Venezia, dove il Mercato era in mano a easyJet e Volotea con sette aerei ciascuna posizionati in maniera permanente. L'arrivo delle rotte Ryanair e Wizzair ha scombussolato i piani e Volotea con i suoi piccoli B717/200 da 125 posti sopravvive meglio potendoli impiegare più frequentemente a differenza di EasyJet con aerei da 156/186 posti e oltre 40 rotte europee e poche nazionali spingendo quest'ultimo a ridurle pesantemente. Venezia soffre il fatto che il turismo per la città dall'estero non c'è più in grossi



volumi, come pure quello dei crocieristi. Ryanair e Wizzair, con costi più bassi, hanno preso parecchie quote di mercato, in particolare la prima, soppiantandola sui voli nazionali ex Treviso.

L'aeroporto di Fiumicino, principale scalo italiano, ha chiuso il mese di agosto con un traffico in calo dell'80% rispetto allo stesso periodo del 2019. Il flusso giornaliero di passeggeri è stato intorno ai 30 mila passeggeri, rispetto ai circa 140-150 mila passeggeri al giorno di agosto 2019.

La maggior parte dei passeggeri ha viaggiato da e per l'Italia, beneficiando dei crescenti flussi verso il Sud Italia e le Isole, Sicilia e Sardegna, segue per ambito l'Europa con in testa il Regno Unito e la Francia.

Il mercato extra-europeo è stata l'area nella quale il traffico ha segnato la riduzione maggiore rispetto allo stesso anno, condizionato dal perdurare delle forti misure di restrizione alla mobilità. Ad agosto, l'aeroporto G.B. Pastine di Ciampino ha registrato una diminuzione del traffico del 64% rispetto allo stesso mese del 2019.

In uno scenario mai nemmeno immaginato nel trasporto aereo, il Governo si impegna facendo nascere la newco che dovrà sostituire l'Alitalia in Amministrazione Straordinaria dal 2 maggio 2017. La newco si chiamerà Italia Trasporto Aereo spa e partirà con un capitale sociale di 20 milioni destinato a salire fino ad arrivare ai 3 miliardi messi a disposizione ad agosto con il decreto

Rilancio Italia. Le attività oggi in capo alla vecchia Alitalia saranno trasferite alla nuova Ita con tempi e modalità ancora non chiare. L'Unione europea dovrà dare il proprio assenso a tale nuova iniziativa di salvataggio e rilancio di Alitalia e il Governo dovrà dimostrare che vi sarà una discontinuità adeguata tra la old e la newco non solamente nella gestione finanziaria e nei ruoli, ma anche nella struttura societaria.

In tutta guesta complessa situazione scrivere un piano industriale per il futuro prossimo è di difficile fattibilità visto il numero di componenti e variabili che in questo momento sono in campo e possono modificare il risultato finale. Il presidente Caio e l'ad Lazzarini pensano ad un piano quinquennale per poter gestir meglio eventuali problematiche dovute alla pandemia covid19. E' talmente chiaro che quello che avremo davanti non sarà più il trasporto aereo che abbiamo imparato a conoscere negli ultimi decenni, pertanto le compagnie aeree dovranno prima di tutto riprendersi e poi cercare di sopravvivere in un trasporto aereo che sarà tutto da ricostruire e scoprire, sperando che a pagare il costo più alto non saranno come sempre i lavoratori e le lavoratrici insieme alle rispettive famiglie, già messe duramente in difficolta da questa crisi. •

\* Dipartimento Nazionale Uiltrasporti Trasporto Aereo Personale di Terra

## PIANO FORMATIVO **SPACE**





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

## **GLI OBIETTIVI**

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

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

Favorire l'uso di **metodologie** e di **processi di apprendimen- to** 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

## Signori in carrozza, si parte su un treno a idrogeno

## di Riccardo MUSSONI \*

i voleva una giovane di 17 anni per risvegliare le coscienze ambientaliste di mezzo mondo. Ci voleva Greta Thunberg con il suo <<sciopero scolastico per il clima>> per scuotere i cuori di un mare di adolescenti che spinti da un forte vento ambientale si sono trasformati in un'onda verde che ha travolto il pianeta. Il Friday for Future è un movimento internazionale pacifico fondato dalla ragazzina che iniziò la protesta, nel 2018, non andando a scuola fino alle elezioni svedesi di settembre. Dopo le votazioni la protesta non finì, Greta tornò a scuola, ma ogni venerdì continuava a scioperare per il clima. Obiettivo della protesta era costringere il governo svedese a rispettare gli accordi di Parigi sulla riduzione di emissione di CO2, un quadro generale che stabilisce di evitare cambiamenti climatici riducendo il riscaldamento globale. I venerdì per il futuro hanno contribuito a scelte e indirizzi globali per uno sviluppo di un trasporto complessivo ecologico, rispettoso dell'ambiente e dei luoghi dove viviamo, in nome della sostenibilità per dare un futuro alle nuove generazioni.

Nel mondo moderno i trasporti svolgono un ruolo fondamentale, è dalla loro efficienza e dalla funzionalità delle infrastrutture che dipende la qualità della nostra vita e la solidità economica di un paese; allo stesso tempo i trasporti rappresentano una delle principali fonti di pressioni ambientali globali contribuendo ai cambiamenti climatici, all'inquinamento atmosferico e al rumore.



Tutti possono contribuire alla riduzione di CO2 scegliendo i mezzi di trasporto più ecologici, vale a dire quei mezzi che, per emissioni serra, hanno un impatto inferiore sull'ambiente. A parte l'andare a piedi e sulle due ruote pedalando l'attuale mezzo più diffuso, per un trasporto ecologico su larga scala, è il treno a trazione elettrica. Andare in treno fa bene all'ambiente e alla qualità della vita di tutti noi poiché riduce i rischi di incidenti stradali, riduce il traffico sulle nostre strade e aumenta il nostro tempo a disposizione negli spostamenti come leggere, studiare, chiacchierare o dormire. Con solo 44 g di CO2 prodotta x KM, il treno si conferma il mezzo di trasporto più ecologico distanziando: le auto con 118 grammi di CO2 per chilometro, l'aereo con 140 grammi per CO2 per chilometro e i camion con 158 grammi per CO2 per chilometro.

E se invece di emettere CO2 si potesse, viaggiando,



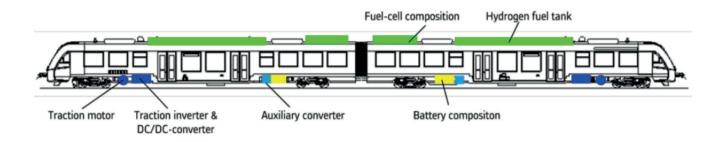
produrre acqua. Presto fatto, il Coradia iLint, già in esercizio in Germania e Austria, è il primo treno passeggeri regionale al mondo con celle a combustibile che convertono il vettore idrogeno, in reazione con l'ossigeno, in energia elettrica eliminando così le emissioni inquinanti legate al movimento. Il convoglio ferroviario è completamente silenzioso (assenti generatori e turbine) e la sua unica emissione è un mix di vapore acqueo e acqua di condensa, non vengono generate ne polveri sottili ne gas serra. Costruito volutamente per l'uso su linee non elettrificate, impiega una trazione pulita e sostenibile garantendo alte prestazioni di servizio. Ha

Alstom e Snam uniranno le prestanze, con accordo quinquennale, per portare i treni a idrogeno in Italia nel 2021. Alstom, che si occuperà della fornitura e manutenzione del materiale, è una delle più grandi aziende mondiali nelle soluzioni legate alla mobilità sostenibile. Snam, che penserà all'infrastruttura per la produzione, il trasporto e il rifornimento dell'idrogeno, è un colosso globale delle infrastrutture energetiche.

La rete ferroviaria nazionale italiana, in esercizio, conta 16.779 Km di cui 4.653 Km non elettrificati su cui viaggiano treni a combustibili fossili, siamo terzi in

Europa per estensione della rete (Germania 39.219 KM e Francia 28.710). Per quanto riguarda l'elettrificazione, in media, il 55% della lunghezza della linea ferroviaria nei paesi europei è elettrificata mentre l'Italia presenta il 67% di linee elettrificate.

Come citato il trasporto ferroviario elettrico ha una bassa emissione di CO2, i progetti e gli investimenti previsti per l'elettrificazione delle linee nel nostro paese sono ingenti, pari a 1,4 mld negli ultimi 5 anni, un piano ambizioso che porterà i viaggi in treno ancora più sostenibili.



un'autonomia di circa 1000 chilometri, determinata dal rifornimento dell'idrogeno che avviene una volta al giorno in un tempo record di 15 minuti. Il Coradia iLint può raggiungere i 140 KM/H, medesime prestazioni delle unità multiple a gasolio delle stesse dimensioni ed è composto da due unità inscindibili con una capacità di 150 posti a sedere e altrettanti in piedi.

L'avvento dell'idrogeno, nella mobilità ferroviaria, è un ulteriore significativo passo verso un trasporto ferroviario a zero emissioni nell'ambiente. •

<sup>\*</sup> Dipartimento Nazionale Uiltrasporti Mobilità AF

## TPL SALUTE L'assistenza sanitaria integrativa è finalmente una realtà anche per gli autoferrotranvieri

#### di Roberto NAPOLEONI \*

I settore del trasporto pubblico locale era fino a ieri (3 dicembre ndr) uno dei pochissimi settori nei quali le lavoratrici e i lavoratori ancora non beneficiavano, a livello nazionale, di forme di assistenza sanitaria integrativa, salvo alcune limitatissime realtà nelle quali si era riusciti con accordi di secondo livello a fornire, solo ai dipendenti di quelle aziende, questo importante elemento di welfare.

In data 3 dicembre 2020, in attuazione di quanto previsto nell'ultimo rinnovo del Contratto Collettivo Nazionale di lavoro, Uiltrasporti, Filt Cgil, Fit Cisl, Faisa Cisal, Ugl Fna e Asstra, Agens, Anav hanno finalmente completato il percorso di costituzione del Fondo di assistenza sanitaria integrativa, denominato Fondo TPL SALUTE, grazie al quale tutti gli Autoferrotranvieri-Internavigatori potranno beneficiare di prestazioni sanitarie integrative e potranno, volontariamente, estendere tale copertura anche ai propri familiari.

Il Fondo, che ha natura paritetica tra le parti che lo hanno costituito, non ha scopo di lucro ma fine esclusivamente assistenziale e, nell'ambito dei valori mutualistici e di solidarietà sociale, erogherà ai propri iscritti, con finanziamento a completo a carico delle aziende, prestazioni integrative a quelle fornite dal Servizio Sanitario Nazionale e in particolare, a partire dal 1° gennaio 2021, fornirà pacchetti di prevenzione odontoiatrica (diagnosi e prevenzione per la salute orale e delle relative patologie e interventi di emergenza odontoiatrica, con accesso ad un network di professionisti in 1.800 strutture odontoiatriche su tutto il territorio nazionale e con un tariffario agevolato che consentirà un risparmio medio stimabile intorno al 40% rispetto alle tariffe private), rimborso di spese mediche (indennità giornaliera per ricovero successivo a grandi interventi chirurgici, trattamenti fisioterapici riabilitativi a seguito di infortunio o di patologie particolari, diagnosi comparativa, rimborso protesi ortopediche e acustiche), nonché possibilità di implementare piani sanita-



ri integrativi del piano ordinario attivabili anche come prestazioni aggiuntive una tantum.

In un periodo di emergenza sanitaria come quello che stiamo vivendo l'assistenza sanitaria integrativa assume un valore e un significato ancora più importante per garantire la tutela della salute e la sicurezza delle lavoratrici e dei lavoratori del settore oltre che a rappresentare un importante un elemento di incremento della capacità economica dei lavoratori stessi che potranno in questo modo vedere accresciuta di fatto la loro retribuzione.

Si tratta, peraltro, di un primo passo in direzione di un potenziamento delle prestazioni sanitarie di cui potranno beneficiare gli iscritti al fondo considerando che le coperture assicurative potranno essere ulteriormente ampliate attraverso i successivi finanziamenti destinati al welfare contrattuale che potranno essere definiti nel prossimo rinnovo contrattuale.

Il rinnovo del CCNL, anche da questo punto di vista, rappresenta ancora di più, quindi, un tassello fondamentale nella regolazione dei rapporti tra azienda e lavoratori che oggi a seguito dell'innovazione tecnologica, della sempre maggiore sostenibilità ambientale e anche alla luce delle conseguenze indotte dalla pandemia ancora in corso, richiedono una riforma generale e profonda del settore che non potrà prescindere dalla definizione di regole condivise che solo nella contrattazione collettiva potranno trovare giusta sintesi e raccordo. •

<sup>\*</sup> Dipartimento Nazionale Uiltrasporti Mobilità TPL



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



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

#### **COSA FACCIAMO?**

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

#### **COME LO FACCIAMO?**

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



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



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





## Amazon festeggia i suoi 10 anni di presenza in Italia

## a cura di Walter BARBIERI Massimiliano SBARDELLA Ugo Bruno GAMBARDELLA\*

mazon, il colosso dell'e-commerce investe milioni di euro paga le tasse all'estero - applica politiche di lavoro proprie.

L'azienda stima in circa 183mila i dipendenti attivi nei propri stabilimenti; mentre il valore dell'azienda risulta di oltre 250 bilioni di dollari.

...ma, cosa sta facendo Amazon in Italia?

...che investimenti ha fatto?

...quali politiche di lavoro adotta nel nostro Paese?

Le risposte le abbiamo dalla sua voce più autorevole, il Sig. Roy Perticucci, Vice presidente Amazon

Operations Europa, il quale ha dichiarato in più occasioni alla stampa, di aver dato lavoro negli ultimi anni a migliaia di persone qualificate, che ricevono una retribuzione competitiva e benefit sin dal primo giorno. In meno di un decennio Amazon Eu e le sue succursali hanno investito in Italia più di 1,6 miliardi di euro e creato 5.500 posti di lavoro. Lo stipendio base di un operatore neo assunto è di 1.450 euro lordi oltre all'assistenza medica privata e sconti sugli acquisti sulla piattaforma di e-commerce.

Il nostro obiettivo, dice la country manager Mariangela Marseglia (di origini pugliesi, che si è fatta le ossa nel quartier generale dell'azienda a Seattle), è fornire nuovi ed efficienti strumenti e servizi alle Pmi italiane per rag-



giungere milioni di nuovi clienti». Attualmente sono circa 12mila (+20% sul 2017) le Pmi italiane che utilizzano il marketplace per esportare prodotti per un controvalore di 500 milioni di euro (+40% sull'anno precedente). Nel mondo Amazon ha più di 647mila dipendenti mentre i centri di distribuzione sono oltre 175 e servono più di 300 milioni di clienti attivi.

Quest'anno verranno aperti due nuovi centri che si vanno ad aggiungere ai ventitré già esistenti. Nel campo dell'innovazione, il nuovo centro logistico vicino a Rovigo, con 900 dipendenti a tempo indeterminato, sarà equipaggiato con la più avanzata tecnologia di Amazon Robotics per migliorare ulteriormente le condizioni di lavoro dei dipendenti. Si tratta solamente dell'ultimo esempio di tecnologie innovative introdotte da Ama-

zon nei propri siti con l'obiettivo di assistere i lavoratori, riducendo i loro spostamenti grazie a speciali scaffali di stoccaggio dei prodotti che si muovono in modo automatizzato verso la postazione degli operatori.

Mentre vicino Roma, il centro di distribuzione di Colleferro creerà fino a 500 nuovi posti di lavoro a tempo indeterminato entro il 2023. È stato inoltre recentemente inaugurato a Torrazza Piemonte, a 25 chilometri da Torino, il nuovo centro di distribuzione di Amazon che servirà anche i clienti di Francia e Svizzera. Il magazzino si sviluppa su una superficie di 60mila metri quadri al cui interno sono installati oltre venti chilometri di nastri trasportatori. L'investimento è di 150 milioni di euro. Nell'arco di un triennio verranno creati 1200 posti di lavoro a tempo indeterminato.

Ma dobbiamo credere a quello che raccontano i vertici di Amazon?

A ben vedere in Amazon il numero dei dipendenti con contratto a tempo indeterminato non corrisponde alle trionfalistiche dichiarazioni del Sig. Roy Perticucci ed un'indagine approfondita dimostrerebbe che solo un terzo dei lavoratori sono attualmente assunti da Amazon, mentre la maggior parte sono somministrati, assunti a tempo parziale e Job On Call. Raramente un lavoratore rimane in Amazon per un periodo superiore ai due anni, in barba alle tante dichiarazioni rilasciate ai vari sindaci dei Comuni d'Italia dove Amazon va ad aprire nuovi centri distributivi. Il ricambio è così frequente che ogni settimana si devono memorizzare i volti e i nomi dei nuovi arrivati.

Dal lato fiscale, Amazon fa ancora meglio; non versa neanche un euro alle casse dello Stato.

Almeno ci ha provato per molti anni finché la Guardia di Finanza insieme alla Procura di Milano non li ha incastrati. Infatti, solo di recente Amazon Italia ha firmato l'accertamento con adesione, "promettendo" di pagare al Fisco italiano 100 milioni di euro. A comunicarlo è proprio l'Agenzia delle Entrate, che in una nota sottolinea che l'accordo risolve le potenziali controversie relative alle indagini fiscali, condotte dalla Guardia di Finanza e coordinate dalla Procura della Repubblica di Milano, relative al periodo tra il 2011 e il 2015.

Ma torniamo allo stato di salute dei lavoratori, dipendenti Amazon e di quelli che si occupano delle consegne.

> I carichi di lavoro esagerati e l'eccessivo numero delle ore settimanali lavorate, sono una realtà che attraversa trasversalmente l'intero paese e che accomuna tutti i dipendenti e le aziende che hanno a che fare con le consegne Amazon. La situazione lavorativa è la stessa in tutte le stazioni d'Italia e gli scioperi indetti a Castel San Giovanni, Barndizzo, Marlene, Buccinasco Burago e Orrigio ne sono la diretta conseguenza. In tale direzione, non hanno sortito ad oggi alcun effetto le richieste di assunzione di responsabilità fatte da Uiltrasporti - Fit CISL - Filt

CGIL ad Amazon, sulla base delle istanze dei lavoratori che chiedevano il ripristino dei loro diritti.

E all'estero? Vediamo cosa dicono i lavoratori Amazon negli USA.

A giudicare da un'inchiesta dell'agosto 2015 fatta dal New York Times, in Amazon si lavora male. Il noto quotidiano statunitense ha fatto un lungo servizio raccogliendo le testimonianze di oltre 100 lavoratori. In questo articolo viene spiegato che sul luogo di lavoro esiste un "controllo spietato dei dipendenti", "mobbing", "delazione tra colleghi" e "disumani orari di lavoro". Inoltre i diritti dei lavoratori non vengono tenuti in alcun conto e sono pronti ad incentivare l'uscita di scena di chi non è allineato o si trova in condizioni di salute o familiari difficili.



Mamme con bambini ancora non autonomi o famiglie con persone portatori di handicap (che necessitano dell'assistenza di un familiare) sono sgradite in Amazon. Sono diverse le delazioni che finiscono per tagliare fuori persino persone che si prendono cura di familiari malati di cancro, donne con tumori al seno o che hanno subito un aborto spontaneo. A tutti è arrivata una qualche notifica di basse prestazioni aziendali al loro ritorno al lavoro con l'incentivo a fare di più, magari dopo aver subito operazioni chirurgiche, trattamenti chemioterapici o aver pianto la scomparsa di propri cari.

Il sig. Jeff Bezos, pratron di Amazon e magnate dell'industria mondiale dell'e-commerce (il 15esimo uomo tra i più ricchi al mondo), si è affrettato a smentire, negando l'esistenza di comportamenti crudeli e dispotici nei confronti dei dipendenti. Ovviamente tutti gli articoli in sua difesa vengono pubblicati dal quotidiano di cui è proprietario, il Washington Post.

In Amazon i dipendenti vengono stimolati ad utilizzare un widget aziendale denominato Anytime Feedback Tool che serve per inviare al gruppo dirigente critiche anonime (o raramente elogi) sul vicino di scrivania. Amazon continua incessantemente a sviluppare nuovi sistemi di controllo del lavoratore. Algoritmi, ed altri software vengono inseriti nei programmi di lavoro al fine di controllare ogni attività (o gesto) compiuto dal lavoratore durante la giornata.

L'ultima invenzione di Amazon per controllare il lavoratore sono i braccialetti elettronici da mettere al polso

dei dipendenti. Si tratta di un brevetto messo a punto dalla sede di Seattle e già applicato negli USA. Questi braccialetti sono in grado di controllare i movimenti dei lavoratori. I braccialetti emettono infatti impulsi sonori ultrasonici e trasmissioni radio, che vengono poi captati da un sistema ricevente in grado di conoscere dove sono le mani dei lavoratori.

E' interesse di Amazon Europe far adottare l'uso di tali braccialetti anche ai sui dipendenti.

Sul punto è intervenuto l'ex Ministro dello Sviluppo Economico Carlo Calenda il quale, all'epoca, incontrando i vertici di Amazon ha spiegato che gli unici

braccialetti che usiamo in Italia sono quelli che produce la nostra gioielleria.

Insomma ancora una volta Amazon dimostra il suo strapotere e non impiegherà molto, considerando la forza economica di cui dispone, a trovare le argomentazioni giuste per addomesticare il ministro di turno e far approvare una legge che gli permetta di raggiungere gli obiettivi aziendali. In tale prospettiva, è compito del sindacato mettere in discussione le condizioni di lavoro applicate in Italia da Amazon ai propri dipendenti ed alle aziende collegate, i c.d. terzisti.

Occorre, oggi più che mai, una azione determinata ed incisiva del sindacato per il controllo del rispetto delle regole e della dignità dei lavoratori Amazon. Anni di lotte sindacali non possono essere cancellate dalla prepotenza di questo nuovo soggetto imprenditoriale. Bisogna ripristinare le prerogative e la libertà di espressione del lavoratore, che non può essere soggetto o assoggettato a strumenti elettronici di controllo che depauperano la sua professionalità e lo riducono a mero esecutore di gesti preordinati dal datore.

Questo è il punto di partenza per muovere critiche più radicali e generali all'intero sistema del lavoro messo in piedi da Amazon. •

\* Uiltrasporti Settore Ambiente Logistica Porti



## LA SCELTA MIGLIORE PER VOI E PER LA VOSTRA FAMIGLIA

## Polizza Infortuni





**WWW.INAT.IT** con la NUOVA Home Insurance

Area Clienti Mylnat

**INFORTUNI** dipendente

**INFORTUNI** dipendente light

**INFORTUNI** familiare

**INFORTUNI** pensionato

## Un 2021 in salita

#### di Antonio ALBRIZIO\*

i chiude un anno che mai avremmo immaginato di vivere e che trascinerà i suoi effetti ancora per un po' di tempo, un anno che ci ha costretto a cambiamenti di vita repentini, in particolare per salvaguardare il bene più prezioso, quello della salute. Il Covid, che ha fatto molte vittime nella nostra Regione ci ha costretto a modificare le modalità del nostro lavoro come Organizzazione sindacale a tutti i livelli.

Ancora oggi e per un bel po' di tempo, saremo chiamati alla responsabilità collettiva ed individuale, al rispetto delle regole a salvaguardia dei nostri iscritti e dei nostri collaboratori, dei cittadini tutti.

Una responsabilità ed una chiarezza che chiediamo con forza al Governo che deve basare le proprie scelte partendo da evidenze tecnico scientifiche, non da calcoli politici.

Un anno difficile, nel quale la nostra azione difensiva è risultata efficace e, pur con molte difficoltà, abbiamo continuato a fare buona contrattazione e buoni accordi a tutti i livelli.

C'è però molto ancora da fare per dare risposta a milioni di lavoratrici e lavoratori di questo Paese.

Claudio Tarlazzi e tutta la segreteria nazionale sono fortemente impegnati in un'azione, spesso decisiva, con il Governo per prevedere ed inserire norme e risorse necessarie alla difesa del nostro settore.

Sono convinto che ci sarà di grande aiuto anche l'azione determinata del Segretario Generale UIL Pierpaolo Bombardieri che sta caratterizzando sempre più la UIL, i suoi valori e il suo ruolo nel mondo del lavoro di questo Paese, che ha rilanciato un rinnovato entusiasmo e senso di appartenenza tra i nostri iscritti.

L'azione di questi mesi, caratterizzati dalla pandemia, è stata improntata ad un necessario e continuo confronto con il Governo, che non sempre ha dato i risultati sperati.

Se sono stati realizzati buoni accordi durante il lock-

down, a partire dai protocolli salute e sicurezza, il blocco dei licenziamenti, il confronto positivo sugli ammortizzatori sociali, non si può dire lo stesso per gli strumenti e le risorse necessarie per la difesa ed il mantenimento dei diversi settori dei trasporti, tutti colpiti, anche se in modo differente.



Prova ne è il giudizio che esprimiamo sulla Legge di Bilancio che contiene sicuramente aspetti positivi ma anche molte criticità.

Le misure proposte non sono sufficienti per fronteggiare la profonda crisi che stiamo attraversando e non riusciamo a percepire una visione di medio-lungo termine, necessaria per affrontare gli evidenti cambiamenti che si presenteranno.

Già prima della pandemia avevamo sottolineato la necessità di intervenire su regole, infrastrutture, modelli produttivi, regolazione sistema degli appalti.

Questa esigenza diventa oggi ancora più urgente; segnaliamo da tempo la necessità di interventi normativi sul Trasporto Aereo e la realizzazione del Piano Aeroporti Nazionale, la riforma del Trasporto Pubblico Locale che dovrà adattarsi alla nuova realtà, molto diversa dall'attuale, gli adeguamenti infrastrutturali necessari nel trasporto ferroviario, il tema delle concessioni autostradali, il modello di logistica.

Con la Regione Lombardia ci sono stati, e ci sono an-

## La Uiltrasporti nelle Province e nelle Regioni

cora, evidenti difficoltà. Non siamo riusciti ad avere un confronto concreto e costruttivo ad esempio per la gestione della Fase 2 del Trasporto Pubblico Locale ed i risultati sono sotto gli occhi di tutti.

Solo nell'ultima occasione la Regione ha parzialmente accolto le nostre osservazioni annunciando la creazione di gruppi di lavoro. Da allora più niente.

Non abbiamo certo l'esclusiva come trasporti; le confederazioni hanno presentato una piattaforma unitaria dal titolo significativo "Cambiamo passo per ripartire" per aprire un confronto con Regione e con le Amministrazioni locali e sui temi Sanità, Occupazione, Politiche Sociali, Trasporti e Casa.

Siamo alle porte di una possibile forte crisi sociale, cresce la disuguaglianza e la povertà

Il 2020 lascia in eredità al 2021 altri 5 milioni e mezzo di italiani in difficoltà che si aggiungono agli oltre 9 esistenti.

L'analisi contenuta nel 54° Rapporto del CENSIS, dal titolo tristemente significativo, "L'anno della paura nera", ci consegna un sistema Italia in grande difficoltà, in cui il 77% degli italiani ha visto modificarsi in modo permanente almeno una dimensione fondamentale della propria vita: lo stato di salute, il lavoro, le relazioni, il tempo libero.

Un quadro in cui il 57,8% degli italiani è disposto a rinunciare alle libertà personali in nome della tutela della salute collettiva ed il 38,5% è pronto a rinunciare ai propri diritti civili per un maggiore benessere economico, introducendo limiti al diritto di sciopero, alla libertà di opinione, di organizzarsi, di iscriversi a sindacati e associazioni.

La percezione di insicurezza per il proprio futuro è molto marcata tra i lavoratori, soprattutto per quelli delle piccole imprese per non parlare dei precari e tempi determinati.

Sono dati che ci devono sicuramente far riflettere.

Un contesto nel quale si registrerà un significativo calo del PIL e dei consumi a cui farà da contraltare ad un aumento della liquidità delle famiglie.

Sono dati che avranno necessariamente ripercussioni anche sul mondo dei trasporti, sia di persone che di merci.

Noi siamo chiamati a svolgere al meglio il nostro ruolo di rappresentanza ma è sempre più necessario mettere ordine per evitare l'indebolimento del potere contrattuale delle Organizzazioni realmente rappresentative.

A giugno 2020 erano 935 i contratti e accordi colletti-

vi nazionali depositati presso il CNEL, di cui 576 scaduti in attesa di rinnovo che coinvolgono circa 13,2 milioni di lavoratori. Tra questi ultimi 6,2 milioni di lavoratori si concentrano in 7 contratti, pensiamo quindi alla miriade di contratti sottoscritti da organizzazioni poco o per niente rappresentative che però introducono nel sistema elementi di dumping contrattuale.

La struttura nazionale Uiltrasporti è molto impegnata sul fronte del rinnovo dei contratti, con risultati alterni e sarà necessario prevedere ulteriori iniziative di mobilitazione

Veniamo da uno sciopero del settore multiservizi che attende il rinnovo del contratto da oltre 7 anni. E' stata una mobilitazione significativa in tutto il territorio nazionale, vissuta con orgoglio ed allo stesso tempo con senso di responsabilità dai lavoratori che nella prima fase del lockdown venivano chiamati eroi e che oggi meritano il giusto rispetto.

È purtroppo emersa ancora una volta la questione della titolarità della rappresentanza dei lavoratori del comparto che per noi appare chiara, per Uiltucs decisamente meno. Vicenda annosa che deve trovare soluzione.

Ma è tutto il settore trasporti ad essere in forte crisi. Perché non pensare ad una grande iniziativa, anche con forme diverse da quelle tradizionali, per portare all'attenzione del governo e dell'opinione pubblica la grande difficoltà che vive il settore e che porterà inevitabilmente ricadute negative sia sull'occupazione che sul livello e costi dei servizi ai cittadini.

La modifica delle abitudini, il crescente utilizzo di modalità di lavoro in remoto, le limitazioni e le procedure di sicurezza previste nell'utilizzo dei mezzi pubblici impatteranno significativamente sull'intero sistema dei trasporti che dovrà essere rivisto per poter rispondere alla mutata domanda di servizi. Saranno quindi necessari interventi sostanziali nell'allocazione delle risorse e nella gestione delle ricadute sull'organizzazione del lavoro.

Da tempo chiediamo anche in Lombardia di ragionare in modo integrato sulle diverse modalità di trasporto, favorendo investimenti infrastrutturali di potenziamento dei nodi e lo sviluppo di una vera intermodalità.

La Regione dovrebbe svolgere un vero ruolo di regia tra i diversi soggetti in campo.

I rapporti con le singole aziende, che nella fase del primo lockdown erano finalizzati esclusivamente a fornire una risposta all'emergenza sono tornati ad una dialettica più consueta.

## La Uiltrasporti nelle Province e nelle Regioni

Se con ATM si è chiusa positivamente una procedura di raffreddamento con un risultato che riteniamo positivo e che ha difeso i diritti dei lavoratori, con TRENORD, dove per la manutenzione è stato siglato un accordo separato senza l'assenso della Uiltrasporti, stiamo vivendo difficoltà nelle relazioni industriali.

Non possiamo condividere la logica secondo cui un accordo si debba sottoscrivere "con chi ci sta", esclusivamente in ragione al peso delle sigle rappresentate in questo o quel settore. Ne viene meno quel diritto alla pari dignità di un'organizzazione che esprime il proprio pensiero e, allo stesso tempo, si rischia di innescare un effetto domino, ogni volta con attori diversi.

Grande attenzione dovrà essere posta al processo di fusione per incorporazione avviato dal Gruppo Arriva per le società interamente controllate, un passaggio che dovrà essere svolto tenendo conto delle diverse specificità, con il coinvolgimento delle strutture territoriali.

Cosi come sarà necessario seguire passo passo il piano investimenti di RFI, un imponente piano di 14 miliardi destinato a modificare e migliorare la rete e le infrastrutture nella nostra regione e che deve necessariamente essere in armonia con altri interventi programmati nel territorio regionale.

Il trasporto aereo sta attraversando una crisi profonda in un sistema che risultava già in carenza di regole sulla concorrenza e sull'applicazione contrattuale.

Nel corso del 2020, grazie all'azione delle Segreterie nazionali, in particolare di Uiltrasporti, è stato introdotto l'obbligo di adeguare il minimo salariale ai valori del CCNL di riferimento, un primo passo importante verso la regolarità dei rapporti contrattuali che impattano anche sulla concorrenza, spesso esercitata attraverso la riduzione delle tariffe.

Il Governo deve prendere atto della situazione di crisi e del tempo necessario ad uscirne: da prime stime si prevede un ritorno ai volumi pre covid per il 2024, ma sicuramente ci troveremo di fronte ad uno spaccato diverso, con una riduzione del traffico business e quindi dei margini di profitto.

La nuova Alitalia ITA deve rappresentare un'opportunità per tutto il mercato del trasporto aereo, rafforzando le proprie quote di mercato attraverso un piano industriale concreto ed attuabile, ma allo stesso tempo non influire negativamente sugli operatori esistenti.

Difficoltà di ordine diverso sono state affrontate nel comparto dell'igiene ambientale attraverso accordi aziendali e lavoro dei comitati per poter svolgere al meglio ed in sicurezza un compito alquanto delicato in una fase di emergenza sanitaria.

La presenza in Lombardia della Uiltrasporti in questo comparto sta tornando significativa e determinante, in AMSA come in A2A e AEMME e anche nelle realtà più piccole, attraverso un lavoro di squadra che sta cominciando a dare i suoi frutti.

Abbiamo bisogno di una Uiltrasporti sempre meglio organizzata, attenta ad utilizzare al meglio gli strumenti tecnologici per la gestione dei dati ed i nuovi canali informativi, ad esempio i social.

Assume sempre più importanza l'implementazione della piattaforma informativa della Uiltrasporti, è fondamentale avere una anagrafica degli iscritti, delle aziende, una situazione aggiornata dei rappresentanti sindacali (RSU, RSA RLS etc).

Ci attende quindi un anno difficile, dovremo affrontare il 2021 con una organizzazione in grado di confrontarsi, organizzare iniziative, mobilitazioni nel modo più capillare possibile; un'organizzazione che riesca a mantenere un contatto costante con i lavoratori e gli iscritti e che sia vista sempre più come punto di riferimento concreto ed affidabile.

La segreteria regionale, le segreterie territoriali, i quadri e i delegati presenti nel territorio e nelle aziende stanno svolgendo un gran lavoro, superando le grandi difficoltà dovute al momento.

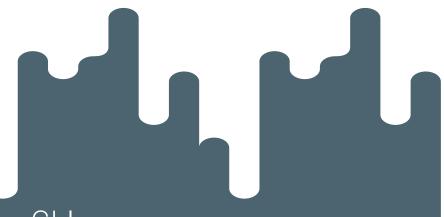
E' necessario oggi implementare la segreteria regionale con l'inserimento di due nuovi componenti, Ivana Di Tanno e Luigi Tripodi, per poter coprire al meglio tutti i comparti contrattuali che sono molto diversi tra loro ed hanno dinamiche differenti in una logica di ricambio generazionale, competenza e operatività.

Vi è molto lavoro da svolgere, a volte ci sembrerà di dover scalare le montagne, dovremo assicurare presenza, competenza, determinazione a tutti i livelli con tutti gli interlocutori, dovremo essere un punto di riferimento costante per i nostri iscritti e per i lavoratori e sono sicuro che, con una azione coordinata tra segreterie nazionali, regionali e territoriali, con il prezioso apporto dei nostri funzionari e delegati sapremo dare le giuste risposte ai lavoratori e contribuire alla ripartenza del nostro Paese. •

<sup>\*</sup> Segretario Generale Uiltrasporti Lombardia

## PIANO FORMATIVO AIRONE

Training for optimize new expertises



## GLI **OBIETTIVI**

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

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

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

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



## a chi è RIVOLTO

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

Il piano prevede **2160 ore di formazione** e intende attivare processi virtuosi di apprendimento all'interno delle aziende aderenti, al fine di migliorare la loro competitività nel mercato di riferimento.

AVS/048/18I CUP G68D19000550008 FINANZIATO DA FONDIMPRESA Avviso 3/2018



## coinivolti

## AZIENDE E LAVORATORI

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



## aree tematiche delle

## **AZIONI FORMATIVE**

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



# 2020: un anno di grande sofferenza per il mondo del lavoro in Sicilia

## di Agostino FALANGA \*

anno 2020 resterà nei nostri ricordi come l'anno peggiore che, dopo il secondo conflitto mondiale, gli italiani hanno vissuto. Come dice il nostro Segretario Generale Claudio Tarlazzi veramente un "annus horribilis".

In Sicilia, terra purtroppo perennemente colpita dalla mancanza di lavoro vero, il coronavirus si è abbattuto come un uragano su una collettività già di per se' in difficoltà per arrivare a fine mese.

Ma per noi della Uiltrasporti non è tempo di piangerci addosso, dobbiamo e vogliamo rimboccarci le maniche e lavorare per cogliere le poche opportunità che ci restano per crescere, sia come Uiltrasporti sia come Regione Sicilia. Vogliamo impegnarci, come chiede il nostro Segretario Generale, per contribuire a ridisegnare una Sicilia migliore.

Sappiamo che dobbiamo partire dai trasporti, il grande valore aggiunto del nostro paese, perché nonostante tutte le criticità i trasporti ci hanno consentito di sopravvivere anche quando tutto era chiuso ed impreparati ad affrontare un nemico sconosciuto.

Trasporti e sanità, sono stati i settori che hanno aiutato, nel momento più difficile, le collettività fornendo l'essenziale per vivere.

Nessuno deve dimenticare QUESTO!!!

Ma trasporti e sanità sono fatti di uomini e donne, che non hanno esitato a prodigarsi per gli altri e ad essi va tutta la nostra stima e la nostra riconoscenza.

Vogliamo ricordare che anche in Sicilia gli operatori sanitari e quelli dell'igiene ambientale non si sono mai fermati, che qui i lavoratori addetti al traffico gommato hanno continuato a trasportare i generi di consumo e chi doveva recarsi al lavoro, che qui i marittimi hanno continuato a collegare le isole e i portuali sono stati sempre presenti, perché' senza loro non avrebbero



potuto ormeggiare le navi con le merci ed i fabbisogni delle popolazioni servite.

Diamo merito concreto a questi nostri colleghi siciliani e non, che si sono prodigati rischiando ogni giorno il contagio e la loro vita.

Siamo giunti alla fine dell'anno e come sempre è tempo di ricordare il passato ed affrontare il futuro.

Come Uiltrasporti Sicilia siamo vicini alle tante famiglie cui il virus ha portato via i propri congiunti nel modo più crudele possibile. Non lo dimenticheremo mai come non dimenticheremo mai i nostri colleghi Lallo Benevento, Pippo Filippone e Vittoria Mezzina.

Siamo rimasti sempre attivi, tutti i giorni, per svolgere al meglio il nostro impegno a favore dei lavoratori, pressando le aziende affinché' venissero attuate le tutele previste dagli ammortizzatori sociali e ridotta per quanto possibile la disoccupazione. Qualche azienda è stata più vicina di altre ai propri dipendenti integrando le somme degli ammortizzatori sociali fino al 100% della retribuzione, come nel caso di Liberty Lines.

## La Uiltrasporti nelle Province e nelle Regioni



Nel settore marittimo siciliano proprio in questi giorni registriamo uno dei fatti che più ci danno soddisfazione ossia la proroga di un anno dei servizi a contributo regionale che, a ragion veduta, costituisce un successo personale atteso che la spinta data all'assessorato regionale dei trasporti è venuta, principalmente, dalla Uiltrasporti regionale e dalla caparbietà del suo Segretario Generale.

Assieme al sofferto rinnovo del CCNL dei marittimi, per il quale ringraziamo l'ostinazione di Paolo e Beppe altrimenti saremmo ancora "in alto mare", questa proroga costituisce l'ultimo ostacolo per la stabilizzazione in CRL (una rarità di questi tempi così come è stato il rinnovo del CCNL) di circa 250 marittimi di Liberty Lines, la società leader mondiale nei collegamenti veloci, sofferente per problematiche connesse a fatti di giustizia che hanno coinvolto personaggi aziendali ed amministratori pubblici, danneggiando gravemente l'immagine sociale.

E' dunque tempo di incontrarci con i vertici aziendali, sia di Liberty Lines che di Caronte & Tourist isole minori, per rinnovare anche i contratti di secondo livello presenti nelle due aziende che hanno acquisito i servizi marittimi già svolti dalla SIREMAR.

A proposito di Caronte & Tourist isole minori pare giusto darle merito di essere vicina ai propri dipendenti anche in questo periodo, avendo condiviso quanto rappresentato dalla Uiltrasporti Sicilia, per corrispondere ai lavoratori l'integrazione delle quote di 13a e 14a per i ratei non maturati durante i periodi in cui è stato attivato il fondo solimare. Inoltre dobbiamo ricordare l'accordo

con cui lo scorso 22 ottobre l'azienda Caronte & Tourist si è impegnata, non ricordiamo casi simili, direttamente ad implementare le quote rosa presenti in azienda, un modo veramente pregevole per essere in linea con le politiche a favore delle donne.

A Palermo al vertice dell'Autorità di Sistema Portuale della Sicilia occidentale il Presidente Pasqualino Monti prosegue nell'attività di sviluppo ed ammodernamento delle strutture portuali con un impegno tale che non trova riscontro nell'operato dei suoi predecessori.

Qui questo ischitano di grande valore sta lasciando il segno tanto che tutti coloro che gravitano attorno all'autorità hanno preso posizione affinché' la sua nomina sia prorogata. Sarebbe molto difficile trovare un sostituto che abbia le stesse capacità e la stessa disponibilità per i porti di Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle.

Vogliamo ricordare l'ultimo progetto portato a buon fine, in questi giorni, da questo dinamicissimo manager ossia l'accordo con FINCANTIERI attraverso il quale Palermo diventerà uno dei poli più importanti del Mediterraneo per la costruzione di nuove navi.

All'uopo il cantiere verrà dotato di un bacino da 150.000 tonnellate, opera già finanziata con uno stanziamento di 120 milioni di euro.

Un sogno per Palermo, un sogno perché segna il rilancio dello storico cantiere e perché' trattasi di un accordo in concessione che legherà FINCANTIERI e l'ADSP della Sicilia Occidentale fino al 2057.

Un cambio di passo epocale che in questi frangenti ed in questa terra, vediamo come un raggio di

### La Uiltrasporti nelle Province e nelle Regioni

luce che porterà produttività e crescita per la città di Palermo e per tutto l'indotto.

Una speranza che sembrava svanita dopo tutte le disavventure che hanno penalizzato un cantiere un tempo famoso ed attivissimo stanti le professionalità possedute e l'invidiabile posizione baricentrica nel mar Mediterraneo.



Quanto al settore dell'igiene ambientale niente di nuovo ossia disservizi, arresti per reati di varia natura, differenziata inesistente o quasi, costi e debiti alle stelle. Tutti i tentativi di sanare questo settore naufragano di fronte alle situazioni "ambientali" che da anni speculano e bloccano ogni tentativo di regolarizzare il settore.

Quanto poi al TPL abbiamo in Sicilia ben 82 Aziende che beneficiano del contributo Regionale oltre all'Azienda Siciliana Trasporti, proprietà della Regione Siciliana, che a fronte di alcune prebende ai dirigenti ed incauti acquisti di mezzi datati provenienti dagli scarti di Israele, aggiunge debiti ai debiti. Come sindacato uiltrasporti abbiamo denunciato questi irragionevoli metodi di gestione della cosa pubblica tanto da irritare il Presidente Tafuri che ci ha temerariamente minacciato di querele. Vedremo sino a che punto arriverà questo Presidente prodotto tipico di una politica lontana dai bisogni dei cittadini paradossale è poi la situazione in essere nell'AMAT, Azienda trasporti operante a Palermo, in cui a fronte del licenziamento, da ben due anni, di oltre cento autisti precari, ha acquistato nuovi mezzi che restano in rimessa per... mancanza di autisti. E noi cittadini restiamo alle fermate ad attendere autobus che non arrivano!!

Infine nel nostro TPL urbano ed extraurbano, siamo al ridicolo quando a fronte del contingentamento vo-

luto dai DPCM per la difesa dal contagio del COVID 19, non esiste chi controlla l'accesso a bordo. L'assembramento è quindi all'ordine del giorno, in particolare con il bisogno di mobilità del ceto scolastico. Un gravissimo problema per la salute cui nessuno qui intende porre rimedio, neppure di fronte alle violenze fisiche subite da qualche coraggioso autista che ha civilmente pro-

vato ad opporsi.

il TPL siciliano ha mantenuto intatti i corrispettivi, 165 milioni di euro, erogati nel 2019 ma, nonostante questo, i danni del COVID sono vergognosamente caricati ai lavoratori soggetti alle speculazioni poste in essere da molte aziende che colgono l'occasione per aumentare i loro profitti.

Inoltre molte aziende con la scusa del COVID non versano i nostri contributi sindacali trattenuti ai lavoratori in busta paga. A Messina il segretario Michele Barresi si è dovuto rivolgere ad un lega-

le per notificare alle aziende morose apposito decreto ingiuntivo.

Infine il trasporto aereo sofferente ovunque di criticità enormi che purtroppo, di riflesso, incidono sull'economia siciliana che, vivendo prevalentemente di turismo, così riceve un colpo letale per la mancanza di arrivi sia nazionali che esteri.

La nostra speranza ed il nostro impegno giornaliero non mutano, certamente viviamo un'epoca molto difficile ma quando finirà l'emergenza dovremo affrontare una sfida durissima.

CE LA FAREMO?... DOBBIAMO FARCELA!!!

Per questo oggi qui in segreteria regionale convocata riunione con tutti i Segretari Regionali e Territoriali ossia Houda Sboui, Pietro Caleca, Paolo Di Maio, Nicolò Scozzari e Filadelfio Balsamo, Michele Barresi, Salvatore Bonaventura, Filippo Manuella, Antonino Stella.

Cosi' a tutti i lavoratori ed a tutti i dirigenti della Uiltrasporti, vogliamo che giungano il nostro affetto e gli auguri affinché' si ritorni ad abbracciarci come eravamo abituati e che il prossimo Natale sia quanto di meglio possano desiderare per questa santa festività.

W LA UILTRASPORTI, W SEMPRE LA UILTRASPORTI. •

<sup>\*</sup> Segretario Generale Uiltrasporti Sicilia

## Le lavoratrici ed i lavoratori, vero motore del Paese

#### di Erik ZOBELE\*

marzo, nel mezzo della tempesta Covid, abbiamo scoperto di avere delle falle nel nostro sistema sanitario dovute a continui tagli lineari e gestioni miste succedutesi nel corso degli ultimi decenni. Così, presi alla sprovvista, ci siamo aggrappati all'unica certezza: il personale medico. E li abbiamo chiamati "angeli", perché sul fronte, a combattere una chimera sconosciuta, c'erano loro!

Poi, chiusi in casa, ci siamo accorti che in effetti anche il trasporto e la logistica hanno un loro perché, e che le merci (alimentari e non) da sole (ma guarda...) non si muovono, con buona pace dello shopping online da divano. Ed ecco che improvvisamente abbiamo iniziato a vedere con un occhio più benevolo la miriade di trasportatori e fattorini, dalle imprese più strutturate fino ai "padroncini", che quotidianamente ci recapitavano i pacchi sotto casa o rifornivano gli scaffali dei supermercati.

Passata la calda e distratta estate a litigare se fosse più giusto portare gli aerei alla capienza dei treni o i treni alla capienza degli aerei (in parallelo ai banchi con le rotelle della Ministra Azzolina), con l'apertura delle scuole succede esattamente quello che è stato previsto ancora in primavera: i contagi tornano a salire.

Tralasciando il capitolo scuola che merita uno spazio a sé, ecco che prende forma un'ennesima consapevolezza: d'improvviso ci si accorge che il TPL svolge una funzione insostituibile nei centri urbani. Un 2020

di scoperte!

Esiste un fil rouge in tutta questa storia? Perché per progredire occorre migliorarsi, ma per farlo bisogna riflettere su cosa si potrebbe fare meglio. E riflettere sappiamo che non è da tutti.



Ma anche senza essere Platone, ci sono un paio di cosette che è davvero difficile non aver notato.

Anzitutto, il trasporto è un settore chiave per qualsiasi Paese avanzato, sia esso riferito alla logistica, sia al trasporto merci, sia di persone. Dalla ferrovia alla gomma, dall'aereo al marittimo, dunque, vi sono enormi ritorni economici ed occupazionali a fronte di investimenti seri, ed in questo, purtroppo, l'Italia non vanta certo un primato.

Abbiamo ritardi infrastrutturali in porti e retroporti che ci vedono bypassare dalle rotte delle navi cargo più grandi a vantaggio dei porti del Nord Europa, abbiamo ritardi nelle grandi opere sui treni ad alta velocità e capacità, abbiamo reti autostradali con gestioni efficienti più per gli azionisti che per gli utenti, abbiamo un trasporto aereo nazionale sul quale non

### La Uiltrasporti nelle Province e nelle Regioni

si ha mai avuto il coraggio davvero di investire laddove c'è remunerabilità (il lungo raggio) ed in vera sinergia con le altre grandi realtà internazionali; abbiamo infine un trasporto merci in eterna lotta con un dumping contrattuale tutto interno ai confini Ue e con poco margine di profitto, che fa il pari con altrettanti pochi investimenti in mezzi e uomini, ed un trasporto pubblico locale retaggio del secondo dopoguerra, poco capitalizzato, per nulla digitalizzato e senza ambizioni reali future.

Infine, cosa più importante, è sotto gli occhi di tutti ormai che nei momenti davvero difficili, nei momenti di caos, di paura e di nebbia sul domani, laddove la politica e le istituzioni vacillano sotto il peso della responsabilità delle scelte, chi davvero porta avanti il Paese evitandone il collasso non sono i decreti legge, non sono i dpcm né tantomeno le passerelle dei guru del momento, ma sono le lavoratrici ed i lavoratori, semplici persone che con enorme senso di responsabilità sopperiscono quotidianamente alle non scelte, o

a quelle sbagliate, prese per l'assenza di coraggio e di visione da parte della nostra classe dirigente.

Senza queste mamme incrollabili, senza questi papà dediti, senza questi giovani poco valorizzati, senza questi ultrasessantenni col miraggio di un riposo che stenta ad arrivare, senza tutto questo, oggi, adesso, in piena emergenza, l'Italia si fermerebbe.

La Uiltrasporti, ogni singolo giorno, è al fianco di queste persone straordinarie proprio perché vero motore dietro le quinte, senza la gloria del palco, e quando arriverà il momento di rinnovare i contratti di categoria a questi lavoratori, sapremo ricordarlo alle parti sociali che si siederanno di fronte, e saremo davvero curiosi di capire a quel punto se ci sarà ancora qualcuno pronto a catalogarli come "spesa improduttiva", o ancor peggio ad indicarli come la causa della bassa produttività nostrana!.

\* Coordinamento Pari Opportunità Trento

## l suggerimenti degli autisti degli autobus

Lettera aperta al Sindaco di Trento del Segretario Generale Uiltrasporti Trentino Nicola PETROLLI



Questa città, quella di Trento, in cui sono stati accentrati tutti i poli attrattivi della Provincia, si vede costantemente invasa dai mezzi privati, con problemi di intasamento continui, invivibilità e inquinamento per la popolazione che vive a Trento centro.

Sulla stampa locale si legge di progetti futuristici a scadenza semestrale, ma nei fatti, nulla che si muove da troppo tempo.

Nell'ottica di togliere il traffico privato e parassitario della città, per spostarlo con sistemi alternativi ecologici e collettivi. Si deve andare sicuramente per gradi e riappropriarsi di parti del territorio riqualificandolo al contempo. Per ora ci accontentiamo (suggeriamo) di migliorare, mettere in sicurezza, intervenire finalmente a breve termine, in alcuni punti ove il pericolo è noto a tutti e da tempo.

Dalle parole ai fatti, questo chiediamo al Comune di Trento ed alla Provincia autonoma di Trento per il bene di questa bella città. ◆



## 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







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

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

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



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.



Divisione Unipol