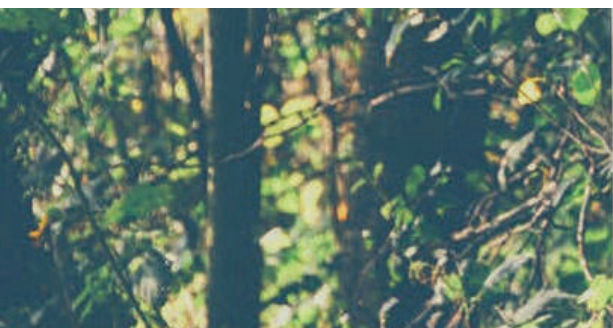
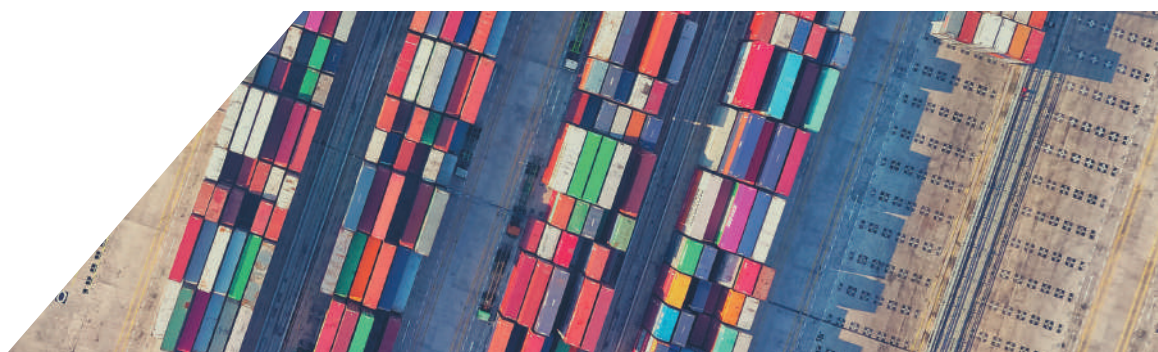


MENSILE DELLA UILTRASPORTI ANNO XXX- *NUMERO SPECIALE*

PER LE STRADE D'EUROPA

EMERGENZA COVID-19





ODONTO NETWORK

ORAL HEALTH CARE MANAGEMENT

PER LE STRADE D'EUROPA

MENSILE DELLA UILTRASPORTI

ANNO XXX - Numero Speciale

Emergenza Covid-19 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 Aiello, Antonio Albrizio, Giorgio Andreani, Antonio Ascenzi, Francesca Baiocchi, Stefano Cecchetti, Antonio Cefola, Luigi Chiari, Simone de Cesare, Katia Di Cristina, Agostino Falanga, Pierino Ferraiuolo, Paolo Fantappiè, Giuliano Galluccio, Fabio Gigli, Maurizio Lago, Giovanni Marino, Paolo Modi, Giuseppe Murinni, Riccardo Mussoni, Roberto Napoleoni, Marco Odone, Nicola Petrolli, Massimiliano Pischedda, Sheeba Servetto, Sergio Tarabù.

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



Decreto Rilancio, Uiltrasporti: bene primi interventi per trasporto aereo, ora avanti per vera ripartenza settore

"Esprimiamo apprezzamento per i contenuti del DL Rilancio, appena approvato dal Consiglio dei Ministri, inerenti il settore del trasporto aereo, che, dalle bozze in nostro possesso e dalle dichiarazioni rese pubbliche, fanno presumere che molte delle istanze che abbiamo presentato al Governo negli ultimi mesi avrebbero trovato positivo accoglimento". A dichiararlo il Segretario Generale, Claudio Tarlazzi, e il Segretario nazionale Ivan Viglietti, della Uiltrasporti.

"Pur attendendo di leggere l'intero decreto bollinato riguardo tutto il settore dei trasporti - precisa Tarlazzi - intanto apprezziamo l'accoglimento di quanto chiedevamo da tempo per la ripresa strutturale di tutto il settore del trasporto aereo, riguardo una norma di sostegno al Contratto Nazionale.

"Questa norma - spiegano Tarlazzi e Viglietti - costituisce la pietra miliare contro il dumping sociale e salariale, che impedirà ad imprese spregiudicate, italiane ed estere operanti stabilmente in Italia, di sviluppare la competizione agendo sulle retribuzioni dei lavoratori, spesso con l'aiuto di accordi stipulati con associazioni scarsamente rappresentative.

"Nel complesso, gli interventi contenuti nel DL - aggiungono Tarlazzi e Viglietti - forniscono una prima risposta alle esigenze dei lavoratori e delle imprese italiane del settore, le cui attività già in una situazione di pesante crisi, sono state azzerate dagli effetti Covid19. Certo essi non sono esaustivi, ma costituiscono un apprezzabile passo avanti nella direzione giusta.

"Più nello specifico - proseguono i due segretari della Uiltrasporti - è coerente la creazione di un fondo di sostegno finanziario di 130 mln di Euro per i vettori italiani in crisi che applicano il Ccnl di settore, che tuttavia lascia scoperte le aziende di handling, catering, gestioni aeroportuali e servizi a terra per le quali resta urgente lo stanziamento di fondi di sostegno; così come è coerente il rifinanziamento della Cigs e quello strutturale del Fondo di Solidarietà del Trasporto Aereo, mettendo finalmente in sicurezza la tutela occupazionale e del reddito delle famiglie.

"Accogliamo positivamente anche una prima risposta riguardo la grave situazione dei lavoratori stagionali e a tempo determinato, ancora oggetto di verifiche, fermo restando che già ci stiamo attivando per far allargare la copertura anche a quei lavoratori che hanno terminato il rapporto di lavoro dopo il 31 gennaio 2020.

"Positivo anche lo stanziamento finanziario a sostegno del progetto di rilancio di Alitalia, su cui chiediamo al Governo di avviare subito il confronto, affinché nasca un vettore nazionale sano, gestito da manager capaci e di livello, competitivo, in grado di garantire occupazione a tutti i lavoratori diretti e dell'indotto e di generare valore per tutto il Paese.

"Il lavoro sinora svolto insieme al Governo ha portato risultati importanti, ma ora è necessario che non perdano efficacia, proseguendo subito il confronto per affrontare i temi ancora in attesa di risposte, tra i quali l'estensione delle tutele ai lavoratori stagionali, la velocizzazione di emissione dei decreti di Cigs, l'individuazione di soluzioni industriali per le molte imprese in crisi, tra cui Air Italy, Ernest Airlines, Blue Panorama, ed un progetto organico di riforma del settore che parta dall'assetto aeroportuale, regolamentando il sistema di tariffazione e obbligando alla trasparenza nelle procedure di erogazione ai vettori. Infine, dovranno essere affrontati i temi inerenti il ruolo e le prospettive di sviluppo di Enac ed Enav con focus dedicati. La direzione intrapresa è quella giusta - concludono Tarlazzi e Viglietti - ora si proceda senza indugio e senza tentennamenti". ♦

Sommario

4 **PER LALLO**

6 **IL NOSTRO IMPEGNO PER UN NUOVO MODELLO DI SVILUPPO**

Editoriale di Claudio Tarlazzi

10 **IL TRASPORTO MARITTIMO AL TEMPO DEL CORONAVIRUS**

di Paolo Fantappié

14 **DIRETTIVA EUROPEA SULLA TRASPARENZA SALARIALE E NORMATIVA NAZIONALE PER LA PARITÀ RETRIBUTIVA**

di Francesca Baiocchi



16 **BUON COMPLEANNO UIL !**

di Antonio Ascenzi

20 **11 MARZO**

di Sheeba Servetto

22 **UN DISASTRO ANNUNCIATO**

di Simone de Cesare

26 **COVID-19 - LA FASE 2 PER IL SETTORE TRASPORTO FERROVIARIO**

di Riccardo Mussoni

30 **UN NUOVO IMPULSO PER IL SISTEMA PORTUALE**

di Giuliano Galluccio

32 **IL RILANCIO DEL TRASPORTO PUBBLICO**

di Roberto Napoleoni

34 **INCUBO...**

di Sergio Tarabù



36

I CAMBIAMENTI NELLA LOGISTICA A FRONTE DEL COVID-19

di Walter Barbieri e Massimiliano Pischedda

50

TRENTINO: LA ZOPPICANTE RIPARTENZA DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

di Nicola Petrolli

38

NOI CI SIAMO SEMPRE STATI

di Paolo Modi

52

TUTTO CAMBIA PERCHÉ NULLA CAMBI?

di Maurizio Lago

40

IL TRASPORTO IN CAMPANIA ...ERRATA CORRIGE

a cura della Ultrasporti Campania

54

SINDACALISTI AL TEMPO DEL CORONAVIRUS

di Giuseppe Murinni

44

RIPARTIAMO CON NUOVE REGOLE

di Antonio Albrizio

56

RIFLESSIONI IN QUARANTENA: CORONAVIRUS, VIAGGIARE IN SICUREZZA?

di Giorgio Andreani

46

LA UILTRASPORTI SICILIA NON SI ARRENDE: BISOGNA DIFENDERE IL LAVORO

di Agostino Falanga

58

BASILICATA: DECRETO RILANCIO E RIAVVIO TRASPORTO REGIONALE

di Antonio Cefola

48

UNITI SI VINCE - LA SITUAZIONE TRASPORTI IN UMBRIA

di Stefano Cecchetti

59

ITALIA - EUROPA: INSIEME PER RICOSTRUIRE

di Luigi Chiari

Per Lallo

La scomparsa di Lallo ci ha colto emotivamente impreparati, suscitando un immediato profondo dolore collettivo, per la perdita dell'uomo e dell'amico, sempre pronto all'ascolto e a testimoniare la memoria storica del nostro sindacato.

Uno dei padri fondatori della Uil, con la Uiltrasporti Lallo aveva un legame speciale: ne è stato, insieme ad altri, promotore e fondatore, mantenendo con la nostra organizzazione un legame profondo e appassionato, costante nel tempo, ma anche critico, in qualità di direttore responsabile della nostra rivista "Per le Strade d'Europa", che ha coordinato fino alla fine.

Lallo è stato per tutti noi un grande esempio, sia per l'impegno sindacale che per i valori di solidarietà e di democrazia che trasmetteva in ogni suo confronto o ragionamento.

E' stato un esempio, soprattutto perché, benché ne avesse titolo, non ha mai utilizzato le sue esperienze passate per convincere gli altri, bensì, ha avuto sempre l'umiltà di suggerire e consigliare affinché non si cadesse in errori già consegnati alla storia.

Gli "uomini grandi" sono quelli più umili, meno autoritari, ma più saggi. Lallo era uno di questi.

A noi ha fatto molto piacere la sua collaborazione, fino agli ultimi giorni è stato di grande insegnamento e ricorderemo tutti con molta tenerezza anche i momenti in cui sembrava un po' "petulante".

Ci mancheranno le sue osservazioni e i suoi suggerimenti sulle vicende che caratterizzano la vita del sindacato, le sue analisi politiche, le sue telefonate per invitarci a scrivere un intervento per la rivista o per scambiare idee e opinioni sui fatti rilevanti del momento.



La sua lucida intelligenza e la sua sottile ironia ci mancheranno.

Lallo resterà non solo nella nostra storia, ma nei nostri cuori.

Passata l'emergenza sanitaria, organizzeremo un'iniziativa che lo ricordi e dedicheremo a lui, nella nostra Sede Nazionale, la sala più bella. ♦

Claudio Tarlazzi

1950
2020



70
ANNI
DI
STORIA

**70
ANNI
DI
FUTURO**



IL NOSTRO IMPEGNO PER UN NUOVO MODELLO DI SVILUPPO

Editoriale di Claudio TARLAZZI Segretario Generale

Fino a pochi mesi fa, noi tutti ignoravamo la prossimità con un virus che, da un giorno all'altro, potesse spazzar via tutte le certezze della modernità del nostro tempo, mettendo l'umanità intera di fronte alla fragilità della propria condizione e alla gravità delle proprie contraddizioni.

Dopo decenni di liberismo incondizionato, l'avanzata della pandemia Covid-19 ne ha spezzato la continuità, che neanche la devastante crisi finanziaria globale del 2008 era riuscita a scalfire. Il pesante fardello di contagi e morti di tutte le età e fasce sociali, che ha comportato l'isolamento gli uni dagli altri e la sospensione forzata delle attività non essenziali in quasi tutto il mondo, ha picconato molte certezze e fatto luce sulle gravi disfunzioni del liberismo.

Prioritariamente sono emerse in molti paesi, senza se e senza ma, le gravi carenze della sanità pubblica, balzate all'attenzione generale come un problema di tutti e non solo di quegli ammalati che, senza mezzi e alternative, si sono dovuti affidare a servizi scarsi, scadenti o peggio inesistenti. Ognuno ha sperimentato la paura del contagio, amplificata enormemente dalle gravi disfunzioni della sanità pubblica causate da finanziamenti insufficienti nei bilanci degli Stati, come in Italia, che hanno subordinato la salute dei cittadini ad altre scelte politiche che in questa situazione si sono dimostrate decisamente negative e sbagliate. Lo vediamo chiaramente negli Stati Uniti, in cui la sanità pubblica è sto-



ricamente subordinata agli interessi economici privati, e purtroppo anche nel nostro Paese, in cui il diritto alla salute, conquistato nel '900 tanto faticosamente dopo il II dopoguerra, è stato svuotato con il decentramento introdotto dal Titolo V e da una politica sanitaria nazionale non rispondente al fabbisogno reale del Paese. È necessario che in Italia la politica inverta immediatamente la rotta, interrompendo subito la spirale di disinvestimento pubblico nella sanità che finora ha

fatto chiudere ospedali, reparti e presidi medici soprattutto nel Sud, fatto scarseggiare personale, farmaci e dispositivi necessari alle cure, e dato spazi alla speculazione senza scrupolo alcuno sui malati e i loro familiari.

Un altro importante aspetto evidenziato dalla pandemia, che sbugiarda il sovranismo di ogni tipo, è il complesso sistema a rete di scambi commerciali e sociali con cui si sono strutturate tutte le economie nazionali, che fa della interdipendenza globale la principale caratteristica di questo secolo. Ciò fa sì che le misure e le scelte che ogni paese prenderà oggi per controllare e riprendersi dagli effetti del Covid-19, saranno decisive anche per tutti gli altri. Il futuro del mondo dipenderà dalla gestione della interdipendenza globale, che ha permesso lo sviluppo e la crescita demografica in tutto il mondo, ma ha anche sollevato profonde contraddizioni che richiedono risposte urgenti, quali l'inquinamento e il cambiamento climatico.

La pressione della pandemia sui sistemi sociali ed economici indica che non si dovrà tornare ai modelli economici e sociali precedenti, accelerando la scelta tra due opzioni storiche: il perseguire il sistema liberista attraverso derive autoritarie, oppure optare per la strada del cambiamento strutturale per una nuova umanità, che metta al centro le persone e il pianeta. È necessario cambiare la qualità della interdipendenza globale con nuovi contenuti di solidarietà, respingendo i tentativi di ridurre la democrazia e di ristabilire il predominio, lo sfruttamento e il depauperamento dei territori a vantaggio di altri. **I tempi sono maturi per compiere scelte che rispecchiano quanto i sindacati di tutto il mondo, fin dalla loro origine, chiedono: un cambiamento vero, verso prospettive sociali ed economiche più eque e di bene comune, dettato dalla consapevolezza che lasciare indietro qualcuno significa arretrare tutti.**

La pandemia Covid-19 ha ancora una volta fatto anche risaltare la lungimiranza dei padri fondatori dell'Unione Europea. I danni procurati alle economie occidentali dal blocco di tutte le attività non essenziali sono di portata tale da non poter essere affrontati dai singoli Stati. Salvare e ricostruire il nostro paese insieme agli altri paesi UE è il filo conduttore sostenuto anche dal nostro sindacato, insieme alla organizzazione confederale europea



CES, che richiede un cambiamento profondo di impostazione. E' infatti necessario che le misure già messe in atto e le altre che verranno, siano filtrate dal principio della solidarietà per garantire realmente forza e potenza alle azioni, sospendendo e rivedendo le logiche del pareggio di bilancio, che finora hanno solo tutelato dinamiche speculative finanziarie a danno dei destini di moltitudini. Questa è la lettura che bisogna dare alla caduta, causata dalla pandemia, dei tabù europei che finora avevano vietato di prendere in considerazione la possibilità per ogni singolo Paese di nazionalizzare asset strategici, di sfiorare i parametri di stabilità e di aiutare finanziariamente imprese e lavoro. Occorre dare una spinta al traghettamento dell'Unione Europea verso una solida strutturazione politica e sociale, animandola con i valori della solidarietà e della concordia, superando le miopie nazionaliste e subordinando le ragioni della finanza e dell'economia a quelle della pace e del benessere sociale di tutti. Questo importante compito deve essere assunto a tratto generale dall'UE e dagli Stati che ne fanno parte, valori che il nostro sindacato conosce bene perché nessuno, più dei lavoratori, può essere portatore di queste istanze di giustizia e di equità.

In Italia il coronavirus ha reso palese quanto i trasporti siano vitali per la sopravvivenza del Paese, oltre che per il suo sviluppo e crescita. I trasporti e i servizi come la viabilità e multiservizi, l'igiene ambientale, i porti e gli aeroporti, la logistica, in quanto servizi essenziali, non hanno mai smesso di funzionare nel corso di tutta la pandemia, garantendo la continuità dell'erogazione delle misure sanitarie e mediche, le attività di rifornimento e approvvigionamento, e quelle di rimpatrio, nonché la sanificazione degli ambienti ospedalieri e non , ►►►

così come la raccolta e il trattamento dei rifiuti. Migliaia di lavoratori hanno lavorato in condizioni difficili che, come sindacato, abbiamo presidiato e supportato attivando immediatamente protocolli di sicurezza con le istituzioni e con le parti datoriali e istituendo i Comitati aziendali Covid-19 ovunque è stato possibile. La garanzia della salute è principio ineludibile propedeutico al lavoro stesso e, anche con la graduale riapertura del paese resta ben salda la nostra indicazione alle lavoratrici e ai lavoratori di astenersi immediatamente da qualsiasi attività in assenza dei DPI, così come è ineludibile una organizzazione del lavoro e soprattutto per l'utilizzo dei mezzi di trasporto collettivi, compatibile con le misure di prevenzione e contenimento della pandemia, indicate dall'Istituto Superiore di Sanità, dal Ministero della Sanità, dai decreti del Governo e dal protocollo del 20 marzo siglato da OOSS e AASS. Su questo dovremo non solo proseguire, ma ampliare il monitoraggio e gli interventi per i quali le nostre rappresentanze aziendali Rsa, Rsu e RLS sono il presidio più efficace.

Per il blocco delle attività e l'isolamento individuale, i nostri settori soprattutto di trasporto passeggeri sono collassati, con migliaia di richieste di ammortizzatori sociali, anche da parte di imprese finora sfuggite ai rapporti sindacali.

Abbiamo formalizzato richieste puntuali di sostegno al reddito chiedendo il finanziamento degli ammortizzatori sociali in generale ed in particolare il finanziamento dei Fondi di solidarietà del trasporto aereo, del TPL, dei marittimi, dei ferrovieri e degli ormeggiatori, attenzionando il Governo sulle particolarità specifiche dei nostri settori e sul problema dei lavoratori stagionali, particolarmente presente nelle gestioni aeroportuali.

Ma non vogliamo solamente dedicarci alla fase emergenziale, dobbiamo riprendere i negoziati di rinnovo dei contratti, abbattendo le resistenze datoriali, aumentate con i danni subiti per il coronavirus. Dobbiamo agire perché in questo paese non si tutelino solo i mancati incassi delle imprese, ma siano messi sullo stesso piano le tutele dei salari e del lavoro. La contrattazione non è soltanto lo strumento principale contro lo sfruttamento, per garantire un reddito da lavoro dignitoso, bensì è lo strumento più efficace per combattere la crisi di consumi che sta opprimendo la nostra economia, oltre ad essere il principale dispositivo per impedire forme di speculazione attraverso il degrado delle condizioni di lavoro. È dunque più che mai fondamentale sostenere e incentivare i rinnovi dei Ccnl con sostegni legislativi che ne facciano un punto di riferimento minimo per competere nel mercato. Questa è una regola per

la quale ci battemmo nel settore portuale che portò al risultato del Ccnl come requisito per essere autorizzati a lavorare nei porti; altrettanto abbiamo fatto in questi anni nel settore del trasporto aereo per abbattere la concorrenza sleale di alcune compagnie low cost. Col DL Rilancio abbiamo vinto anche questa battaglia e ora la rilanceremo per tutti i settori liberalizzati. **Il Ccnl deve assumere valore legale per regolare la concorrenza che si deve sviluppare sulla qualità e non sulla compressione delle tutele e dei diritti dei lavoratori, e a questo non rinunceremo mai.**

Non abdicaremo mai all'obiettivo di un paese diverso, più incline ai problemi sociali, per impedire che si verifichino nuovamente quelle disfunzioni che la liberalizzazione dei servizi di pubblica utilità ha generato.

È necessario che sia sancita la strategicità di settori ed aziende che garantiscono i collegamenti del Paese, nazionali ed internazionali, come Alitalia, il cui progetto di nazionalizzazione deve essere volto allo sviluppo strutturale della compagnia e funzionale ad un sistema di trasporti integrato. Da questo e dalle regole che saranno introdotte per competere nel mercato dipenderà la ripresa del turismo che, prima della crisi sanitaria, contribuiva al PIL nella misura del 13%.

Al tempo stesso non va dimenticato che vanno attuati provvedimenti che impediscano che asset importanti vadano a gruppi di interesse stranieri, approfittando della crisi nella quale i trasporti italiani, così tanto contendibili nella normalità, stanno attraversando. In tal senso, è prioritario impedire scalate straniere nelle società italiane, a cominciare dalle concessionarie autostradali.

In generale, i processi di liberalizzazione che hanno investito in varia misura tutta la nostra categoria devono essere rigovernati con soluzioni che impediscano che sia solo il mercato a dettar legge.

Dopo il coronavirus le cose non dovranno ritornare come prima. Abbiamo bisogno di un Paese diverso, che ripensi a tutte le cose negative vissute negli ultimi anni, di un Paese che finalmente riformi ed investa sugli aspetti sociali e sugli anelli che fortificano una società e una economia, quali la salute, la scuola, le comunicazioni, l'energia, i trasporti ed i servizi ad essi collegati.

Per fare questo in molti ci chiediamo se la politica del Paese ne sia all'altezza. Proprio per rispondere compiutamente a questo interrogativo, nostro compito principale nei prossimi mesi dovrà essere quello di spronarla, provocarla, cambiarla con le nostre rivendicazioni, le nostre lotte e le nostre proposte per una società migliore, più inclusiva e più equa. ♦



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

Polizza Infortuni



METTIAMO AL PRIMO POSTO
LA SERENITÀ DEI TUOI CARI



WWW.INAT.IT con la NUOVA Home Insurance

Area Clienti **MyInat**

INFORTUNI
dipendente

INFORTUNI
dipendente light

INFORTUNI
familiare

INFORTUNI
pensionato

SEDE CENTRALE: Largo Carlo Salinari, 18 - 00142 Roma - Tel. 06.515741 - F.S. 970/65130 F.S. 970/65104
ASSISTENZA CLIENTI: Tel. 06.515741 selezione 1 - Fax 06.5137841

IL TRASPORTO MARITTIMO AL TEMPO DEL CORONAVIRUS

di Paolo FANTAPPIE' *

Prima di iniziare questo mio articolo relativo al tema del coronavirus nel comparto marittimo, desidero esprimere un mio pensiero nei confronti dell'amico Camillo Benevento, direttore di questo giornale nonché protagonista della fondazione del sindacato UIL il 5 marzo del 1950.

Camillo, Lallo per gli amici, ha rappresentato una colonna portante della UIL e soprattutto della Uiltrasporti.

Per il sottoscritto, Lallo è stato una guida insostituibile, un mentore da ascoltare con grande ammirazione e stima.

Un signore, nato nel 1925 e che, nonostante la sua età, fino all'ultimo dei suoi giorni, ha dimostrato attaccamento alla UIL, partecipando a tutte le nostre iniziative e venendo negli uffici della Uiltrasporti nazionale quasi tutti i giorni.

Lallo ha dimostrato nei fatti cosa vuol dire fare sindacato, cosa vuol dire prendersi cura dei lavoratori e che cosa è lo spirito solidaristico che deve contraddistinguere ogni iniziativa sindacale.

Una persona veramente eccezionale che non dimenticherò mai e che rimarrà sempre nel mio cuore.

Tornando all'argomento oggetto di questo articolo, l'emergenza sanitaria ha veramente stravolto il sistema economico italiano e mondiale, andando a colpire tutti, ma soprattutto il settore marittimo.

In pochissimi giorni si sono fermate le navi che operano nel cabotaggio su rotte domestiche e non domestiche; le crociere hanno subito il colpo più grosso con le principali società che hanno dovuto terminare rapidamente i programmi di viaggio previsti.

Anche le navi da carico hanno avuto un riflesso ne-

gativo; il tutto condito da molti marittimi, in particolare quelli che operavano sulle navi da crociera, colpiti dal virus e senza la possibilità di essere sbarcati o peggio ancora di poter far rotta su porti italiani nonostante che le stesse navi sventolassero la bandiera italiana.

Una situazione drammatica e paradossale che ancora non ha trovato completa soluzione, nonostante i vari interventi, in particolare del sindacato confederale, nei confronti del Ministero dei Trasporti e del Ministero degli Esteri.

A tal riguardo come Uiltrasporti abbiamo denunciato questa situazione in cui marittimi italiani su navi in bandiera italiana non erano in grado di poter sbarcare su porti italiani per i vari veti posti dalle relative amministrazioni locali.

A questo dobbiamo aggiungere l'impossibilità di poter avvicinare gli equipaggi per i vari divieti imposti in molti paesi Europei ed Extraeuropei. Ciò ha comportato la proroga di molti contratti di arruolamento per alcune settimane in attesa di poter sbloccare i trasferimenti dei marittimi per il ritorno verso le loro rispettive residenze,





ritardando di conseguenza l'avvicinamento di quei marittimi che avevano terminato il periodo di riposo a terra e si accingevano all'imbarco.

In molte Nazioni hanno previsto anche un periodo di quarantena per tutti coloro che fossero provenuti da altri Stati Esteri, intensificando il disagio, se mai ce ne fosse stato bisogno, dei marittimi che attendevano l'avvicinamento.

In aggiunta a quanto sopra abbiamo anche assistito alla situazione drammatica che ha colpito il Gruppo Onorato. In particolare, il sequestro dei conti correnti della società Tirrenia Cin per la vertenza relativa al pagamento di 180 milioni di euro nei confronti della Tirrenia in Amministrazione straordinaria ha tenuto in forte preoccupazione i marittimi in forza a questa storica società.

Tralasciando l'accordo tra le parti contendenti che ha permesso di traslare il sequestro dai conti correnti ad altri beni relativi sempre alla Tirrenia CIN, rimane in piedi comunque tutto il dramma per una situazione finanziaria molto preoccupante e che non promette niente di buono nemmeno per il futuro prossimo.

Si rischia una situazione che si avvicina molto a ciò che è successo già ad Alitalia, con cinquemila marittimi che sperano nella garanzia del proprio posto di lavoro nel caso il Gruppo non riuscisse ad estinguere, nei tempi previsti, i debiti a suo tempo accesi.

Inoltre non sappiamo cosa succederà il 18 luglio p.v. quando terminerà la convenzione con lo Stato e Tirrenia CIN per la continuità territoriale con la Sardegna, la Sicilia e le Tremiti; non sappiamo se tale continuità territoriale verrà prorogata, se verrà fatta una gara e se questa gara sarà a lotto unico o a singola tratta.

Inoltre sebbene abbiamo avuto garanzie sulla clau-

sola sociale ovvero sulla tutela occupazionale per tutti i marittimi coinvolti, vorremmo anche capire come tutto ciò si realizzerà in termini di provvedimenti legislativi conseguenti.

Nel frattempo non vi sono prenotazioni per la prossima estate sui nostri traghetti e per le principali società marittime che operano sui nostri mari; analoga situazione per il comparto delle crociere che non vedono prenotazioni nell'anno 2020.

Una crisi generalizzata che colpisce e colpirà in particolar modo il trasporto passeggeri ed auto al

seguito, ma anche analogamente il versante trasporto merci. Questo avrà delle ripercussioni importanti sull'occupazione e sui salari dei marittimi.

Serviranno, già a partire dal prossimo decreto legge di maggio c.a., in cui si parla di una manovra finanziaria pari a 55 miliardi di euro, delle risorse specifiche per rifinanziare l'ammortizzatore sociale Solimare, prevedendo una cassa integrazione anche per tutti quei marittimi esclusi dal Solimare stesso.

Inoltre serviranno risorse per le aziende armatoriali che nel frattempo non incassano e non fanno fatturati tali da poter mantenere in piedi gli stessi posti di lavoro.

In tempo di guerra servono manovre finanziarie tipiche di queste situazioni ovvero soldi freschi subito ed in tempi certi.

Si rischia grosso se non vi saranno aiuti celeri da parte del Governo e con una certa continuità.

La crisi che si è aperta e che seguirà nei prossimi mesi non ha precedenti; sicuramente niente sarà più come prima.

Per questo il sindacato ed in particolare la Uiltrasporti dovrà intensificare il proprio lavoro, in particolare vigilando affinché queste risorse pubbliche, più volte sbandierate, arrivino veramente e che siano destinate a tutti i marittimi che in questo momento non stanno lavorando. Allo stesso tempo l'azione del sindacato si dovrà concentrare in particolar modo anche alla tutela dei posti di lavoro.

Davanti a tutto ciò si dovrà sempre ricordare a tutti che senza il trasporto marittimo non si riuscirebbero a trasportare le merci in tutto il mondo e che le stesse merci, per il 90%, vengono trasportate proprio grazie al sacrificio di migliaia di marittimi italiani. ►►

Serve mantenere acceso un faro nei confronti di questa categoria in modo che tutta l'opinione pubblica sappia cosa è il lavoro della Gente di Mare e la sua importanza.

Noi della Uiltrasporti non staremo fermi e ci faremo sentire, a partire dalla vigilanza sulla sicurezza e sul rispetto dei vari protocolli concordati oltre alle indicazioni previste dai numerosi DPCM.

Su questo argomento non faremo sconti: o ci saranno le condizioni di sicurezza nel rispetto di quanto sopra od il servizio di trasporto marittimo si dovrà sospendere fino a quando non saranno ripristinate tutte le condizioni necessarie.

Il problema del coronavirus ha fatto sì che si integrassero, con varie disposizioni legislative, le attuali normative sulla sicurezza; servono ora ulteriori controlli ed ispezioni sul distanziamento tra le persone e sulla consegna dei vari DPI.

Concludendo: si deve ripartire con aiuti concreti dallo Stato italiano e con rigide procedure sanitarie per evitare futuri contagi e propagazioni del virus.

Le due questioni possono contemperarsi ed adattarsi insieme.

Servono fatti concreti e non più parole; primum vivere, deinde philosophari.

E' proprio in questi giorni (14 e 15 maggio 2020) che si sta producendo un decreto legge cosiddetto "di rilancio" da parte del Governo Italiano che conterrebbe una serie di provvedimenti finanziari a favore delle famiglie, dei lavoratori e delle imprese.

Si parla di una manovra pari a 55 miliardi.

Da quello che si evince, ci sarebbero risorse economiche di rifinanziamento degli ammortizzatori sociali ed anche dei fondi di solidarietà come il fondo Solimare dei marittimi.

Ci sarebbero allo stesso tempo tanti soldi per il trasporto ferroviario, per il trasporto pubblico urbano e per il trasporto aereo ma non si vedrebbero investimenti per quello marittimo.

Non si individuano, al momento, risorse per i mancati incassi da parte dei traghetti che trasporteranno sicuramente un numero molto inferiore di passeggeri per l'obbligo del distanziamento, diversamente da ciò che verrebbe individuato per gli altri tre vettori di trasporto ovvero ferrovie, trasporto pubblico urbano e trasporto aereo dove in questo caso ci sarebbero delle risorse specifiche in tal senso.

Non si riesce ad individuare, sempre all'interno del decreto legge, un intervento per i marittimi che non possono essere coperti dal Solimare.

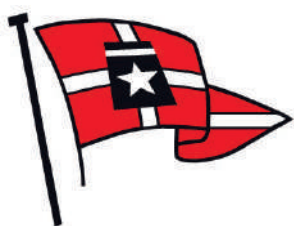
Al contrario viene prorogata a Tirrenia per un anno ancora, la convenzione per la continuità territoriale con la Sicilia, la Sicilia e le Tremiti in scadenza al 18 luglio 2020 in attesa di una prossima gara ancora in elaborazione.

Tutto quanto sopra, fermo restando già le forti critiche nel frattempo evidenziate da Assarmatori, in particolare per la mancanza dei finanziamenti al comparto marittimo del cabotaggio nazionale, in attesa di approfondire meglio il decreto legge in questione non appena verrà pubblicato ufficialmente in gazzetta, se quanto sopra evidenziato dovesse essere confermato, come Uiltrasporti non potremo che esprimere un giudizio negativo almeno per quanto il Governo ha stanziato nei confronti del comparto marittimo e per la mancanza delle coperture salariali per i marittimi non tutelati dal Solimare.

Si tratta di una situazione paradossale in cui sarebbero stati aiutati, in maniera evidente, gli altri vettori di trasporto, ignorando quasi totalmente il vettore marittimo.

Valuteremo interventi nei confronti del MIT per chiedere ulteriori risorse rispetto a quelle già stabilite anche a sostegno del trasporto marittimo, durante la fase di conversione a legge di questo DL Rilancio, con un particolare riguardo alle risorse destinate per i marittimi non coperti dal Solimare. ♦

** Segretario Nazionale Uiltrasporti*



Gruppo Messina



© Agnes Weber, Berna

DIRITTI SALARIO CARRIERA

**Esigiamo dalle imprese
il Rapporto sulla situazione
del personale, previsto
dalla legge 198/2006,
strumento fondamentale
per l'analisi sulla condizione
del lavoro femminile in Italia.**

Direttiva europea sulla trasparenza salariale e normativa nazionale per la parità retributiva

di Francesca BAIOCCHI *

In questi giorni siamo stati informati dalla CES e dall'ETF di insistenze datoriali sulla Commissione, al fine di posticipare all'anno prossimo l'iter di approvazione della Direttiva sulla trasparenza salariale assieme all'intera strategia sulla parità di genere.

Il Parlamento europeo aveva vagliato la lentezza dei progressi nella riduzione del divario retributivo di genere, e l'efficacia delle relative disposizioni, tanto da sollecitato la Commissione affinché presentasse proposte di miglioramento o revisione della direttiva 2006/54/CE.

La Commissione Europea, al fine di attuare i principi di parità retributiva tra uomini e donne, aveva messo nell'Agenda dei suoi primi 100 giorni di mandato, l'introduzione di misure vincolanti per la trasparenza delle retribuzioni, finalizzate alla riduzione del Gender Pay Gap (differenziale salariale di genere).

Ricordiamo che il principio secondo cui uomini e donne dovrebbero ricevere la stessa retribuzione per lo stesso lavoro, è sancito nei trattati europei dal 1957 (oggi: articolo 157 TFUE), e che il diritto alla parità di retribuzione è ribadito nel pilastro europeo di Diritti sociali 17 novembre 2017.

La crisi finanziaria del 2009, gli attacchi alla contrattazione collettiva e di recente la crisi economica causata



dalla pandemia Covid-19, hanno contribuito ad aumentare la disuguaglianza retributiva di genere.

Le donne, nei vari settori economici dell'UE, guadagnano meno degli uomini, con un tasso di discriminazione retributiva tra i sessi intorno al 16%. Secondo la Commissione UE lo scenario è sconcertante, per il diva-

rio retributivo di genere che è rimasto sostanzialmente stabile negli ultimi 5 anni, e che se confermato per l'avvenire, il gap potrà essere colmato solo all'inizio del prossimo millennio.

I principali fenomeni individuati dalla Commissione, che alimentano la discriminazione retributiva nel mercato del lavoro, sono riconducibili a diversi fattori, tra cui:

- La segregazione, che in alcuni settori determina raggruppamenti di lavoratori caratterizzati in maggioranza da un unico genere. Quelli ad elevata numerosità femminile sono retribuiti meno, rispetto a quelli in cui gli uomini sono predominanti. Inoltre, sono sempre gli uomini in quasi tutti i lavori ad essere promossi nelle posizioni apicali: a livello europeo solo il 5% dei CEO sono donne, producendo una segregazione definita "verticale".

- Gli stereotipi sul ruolo che le donne devono svolgere nella società, ritenute pregiudizialmente più adatte agli aspetti di cura. Ciò si traduce in una presenza discontinua delle lavoratrici sul mercato del lavoro, riducendo le opportunità di carriera e di guadagno. Solo politiche conciliative che smussino il conflitto tra vita privata e lavoro, possono contribuire a ridurre tale divario.

- L'opacità retributiva che favorisce la discriminazione tra lavoratori e lavoratrici. La segretezza sui livelli salariali rende più difficile individuare i casi di discriminazione, perché rende il fenomeno invisibile. La piena trasparenza salariale è necessaria per l'accessibilità a tutte le informazioni sulle retribuzioni, agevolando il percorso verso la parità retributiva.

La CES (Confederazione Europea dei Sindacati, ETUC in inglese) che da sempre è promotrice con le Istituzioni Europee della parità tra uomini e donne, sostiene l'iniziativa per una Direttiva sulla trasparenza salariale, alla quale la Uiltrasporti si unisce con forza, ed è contraria ad un suo differimento nel tempo, auspicando la produzione di una Direttiva che porti cambiamenti significativi nel mondo del lavoro pubblico e privato.

Motivata anche dal fatto che solo la metà degli Stati membri ha applicato le Raccomandazioni 2014 della Commissione Europea, la CES per eradicare il divario retributivo di genere propone:

- Report annuali obbligatori sulle retribuzioni, per imprese con più di 10 dipendenti, che comprendano tutte le voci, inclusi benefit e premi, prevedendo una multa per gli inadempienti

- Il diritto dei lavoratori di richiedere i dati retributivi dei colleghi, nonché le informazioni sulla retribuzione di genere all'interno delle proprie società

- Divieto d'inserire clausole di segretezza salariale nei contratti, obbligo per i datori di lavoro di indicare la retribuzione prevista negli annunci di lavoro

- Riconoscere la Contrattazione Collettiva come sistema più efficace per eliminare il Gap retributivo

La Uiltrasporti condivide pienamente la posizione della CES, e tal fine abbiamo inviato alla Presidente della CE Ursula von der Leyen una lettera dove manifestiamo la nostra preoccupazione in merito al paventato cambio di programma di lavoro della Commissione, invitandola a riconsiderare questa ipotesi. La Direttiva sulla trasparenza retributiva deve andare avanti ed affrontare le cause profonde della disuguaglianza e della sottovalutazione del lavoro delle donne.

In questo contesto, la Uiltrasporti, a livello nazionale sta promuovendo con tenacia, l'applicazione da parte delle aziende dell'articolo 46 del Codice delle Pari opportunità D.lgs. 198/2006, uno strumento normativo importante per le Politiche di pari opportunità ed equità nei contesti lavorativi. Tale disposizione riguarda le aziende pubbliche e private con più di 100 dipendenti, che sono tenute a redigere almeno ogni due anni il "Rapporto sulla situazione del personale". Per il biennio 2018-2019, in ragione delle criticità sorte dalla crisi pandemica, il termine di legge per la trasmissione del rapporto è il 30 giugno 2020.

La norma prevede che tale documento venga inviato alle RSA/RSU, che a loro volta devono trasmettere alla Segreteria nazionale. L'insieme di questi documenti è necessario per fotografare la situazione reale inclusa la trasparenza retributiva, in base alla quale elaborare soluzioni per il contrasto delle discriminazioni di genere sul lavoro, per traghettare la società verso un'uguaglianza di genere sostanziale.

Per questo motivo, le rivendicazioni per i DIRITTI, i SALARI e la CARRIERA delle donne, mettendo in primo piano la richiesta di applicare l'art. 46.

Le azioni per garantire l'uguaglianza di genere, non possono essere messe in discussione nemmeno in tempi di crisi Covid-19. ♦

** Segretaria Nazionale Uiltrasporti*

BUON COMPLEANNO UIL!

di Antonio ASCENZI *

Nella vita di una organizzazione, 70 anni già di per sé un traguardo importante, sono una buona occasione per un bilancio di quanto fatto ed in particolare per riflettere sulle ragioni che portarono alla sua fondazione e soprattutto sulla loro eventuale attualità.

E noto come la nascita della UIL avvenne in conseguenza della rottura del Patto di Roma del 1944 con l'uscita dalla CGIL della componente democristiana che fondò la Libera CGIL (nel maggio 1950 diventerà CISL) e di sindacalisti repubblicani e socialdemocratici con alcuni che entrarono nella Libera CGIL ed altri che fondarono la FIL prima e successivamente, il 5 marzo 1950, la UIL.

Ma fu, essenzialmente, la risposta individuata per dare rappresentanza a tutta l'area culturale e politica laica presente nel movimento sindacale, area che rischiava di rimanere schiacciata nella contrapposizione tra un sindacato a maggioranza comunista ed uno di impostazione democristiana.

Da questo punto di vista, la nascita della UIL fu un atto profondamente laico perché non fu tanto il prodotto di una scissione, quanto il rifiuto di una concezione manichea della società, che si rifletteva anche nel mondo del lavoro, fatta di blocchi ideologicamente contrapposti.

La UIL rappresentò la necessaria cerniera fra quei due blocchi e può rivendicare il merito di avere contribuito

a ricondurre l'azione sindacale alla concretezza dei problemi che, generalmente, non hanno colore politico e la conferma di tale impostazione la si può trovare già nel suo documento costitutivo laddove si impegnava il nascente sindacato a "sostenere insieme alle altre organizzazioni sindacali, impostazioni e soluzioni unitarie dei problemi che interessano i lavoratori".

In un saggio scritto in occasione del 50° anniversario della fondazione, il sociologo Aris Accornero definiva la UIL come una organizzazione "relativamente piccola, tradizionalmente moderata e oggettivamente intermedia ...": a guardar bene, tre caratteristiche tutt'altro che negative.

Ovviamente, se rapportata alle dimensioni associative della CGIL e della CISL, si può convenire sul "piccola", anche se va detto che nel corso degli anni la UIL, non solo non ha mai subito processi di "cannibalizzazione" da parte delle altre due centrali sindacali (pur in presenza a volte di accesa conflittualità intersindacale), ma ha registrato una costante crescita dei propri associati potendo anche vantare, tra l'altro, una predo-



minanza tra i propri iscritti dei lavoratori attivi rispetto ai pensionati cui si accompagna il successo che le sue liste ottengono ripetutamente nelle elezioni per le rappresentanze sindacali nei luoghi di lavoro dove nelle varie realtà produttive i voti superano quasi sempre il numero degli aderenti.

Così come si può convenire sul suo carattere tradizionalmente moderato, che non significa affatto arrendevole, perché una organizzazione sindacale non può non riflettere le caratteristiche della maggior parte dei propri associati che nel nostro caso si tratta generalmente di lavoratori non troppo politicizzati, ma consapevoli di come il loro futuro sia strettamente legato a quello della loro azienda, e quindi, per riprendere ancora Accornero, la UIL ha sempre "caratterizzato la propria azione con un approccio attento ai bisogni fondamentali dei lavoratori" e "dell'impresa" rifiutando conseguentemente posizioni oltranziste o avventuristiche.

Ed è oggettivamente "intermedia" perché, pur dovendosi confrontare con due Confederazioni numericamente più grandi, non è mai stata un "vaso di coccio", ma spesso ha rappresentato un fondamentale "elemento di equilibrio" nella elaborazione delle politiche rivendicative del sindacato confederale.



Diversi i fattori che hanno influito su questo posizionamento della UIL.

Intanto, la sua impostazione storico-culturale legata al sindacalismo continentale europeo e piuttosto lontana da quello anglosassone per non dire estraneo a quello americano che la portava a rifiutare tanto le egemonie comunista e cattolica quanto il modello di un sindacato "asettico" di tipo contrattualistico e tecnicistico.

Inoltre, il pluralismo interno che per parecchi anni ha associato radici politiche e tradizioni culturalmente molto distinte nonché la collocazione non sempre stabile né sempre "governativa" dei partiti di riferimento, che talvolta si sono trovati all'opposizione dei governi guidati dalla DC.

Al riguardo del rapporto con la politica si può dire che la UIL "è nella politica", saldamente radicata nella sinistra sociale, ma "non è della politica" nel senso che non è indifferente alla politica, ma il proprio giudizio nei suoi confronti dipenderà sempre e solo dalle scelte che quella compie concretamente.

Ciò è stato possibile grazie ai valori fondativi dell'organizzazione.

Detto del suo approccio laico nel suo agire quotidiano, va sottolineato anche come la UIL sia da sempre una organizzazione sindacale profondamente riformista; di un riformismo inteso come avanzamento graduale ►►►



e pratica quotidiana del cambiamento delle cose per cui occorre agire, affrontare e risolvere i problemi senza mai lasciarsi guidare dal populismo o dalla demagogia e non è certo un caso che essa si richiami agli insegnamenti di Bruno Buozzi, padre del riformismo sindacale.

A dimostrazione di quanto sia stato importante in questi anni il ruolo della nostra organizzazione basti ricordare come non poche delle sue principali rivendicazioni ed intuizioni (ad esempio, applicazione dell'art. 46 della Costituzione, relazioni industriali fortemente regolamentate, il sindacato dei cittadini) alle quali guardarono con molto scetticismo le altre organizzazioni sindacali, ha dovuto successivamente convergere tutto il movimento sindacale.

Ciò è stato possibile non solo per le intuizioni del gruppo dirigente, ma anche e soprattutto grazie all'impegno quo-

tidiano delle migliaia di donne e di uomini che, a partire dai luoghi di lavoro, hanno dato e danno gambe e solidità alle scelte dell'organizzazione facendone un concreto punto di riferimento per i lavoratori.

Pertanto la celebrazione dei nostri primi 70 anni non deve ridursi ad una banale manifestazione di orgoglioso narcisismo organizzativo, ma deve rappresentare solo una tappa di un percorso, certamente ancora molto lungo, ma coerente con la difesa degli interessi dei lavoratori.

Buon compleanno UIL! ♦

** Responsabile Nazionale Uiltrasporti
per la Formazione sindacale*

The banner features a background image of a modern train station with a high, arched glass and steel ceiling. In the foreground, a person is seen from the side, looking at a tablet device. The text 'UILTRASPORTI Academy' is prominently displayed in the center. Logos for 'UILTRASPORTI' and 'TRASSISTEMA' are in the top corners.

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

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

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

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

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

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



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.**



11 MARZO

di Sheeba SERVETTO *

Ci sono state molte cose e molte esperienze sindacali che mi hanno legato a Lallo Benevento.

Ho avuto la fortuna, come tanti altri, di condividere con lui l'amore per ciò che faceva ed ha continuato a fare sino alla fine: fare sindacato mettendo tutto il suo sapere e la sua passione.

Ma una cosa molto più di altre mi ha colpito e mi ha resa orgogliosa: essere nati entrambi il giorno 11 marzo: lui del 1925 ed io del 1982. Può apparire solo una data, come tante casualità che capitano nella vita, ma io non l'ho mai considerata tale.

Tutte le volte per me era un onore poter dialogare, confrontarmi con lui e osservarlo in tutto ciò che faceva. Ha messo l'anima in molte sue azioni e ha portato avanti i suoi grandi ideali di diritti e giustizia sociale, non solo per questo, ma per molto altro ancora, è stato uno dei fondatori della Uil.

Si è sempre comportato come non dovesse mai abbandonare la sua Uil, nonostante l'età e il tempo avrebbero potuto concederglielo. Un grande maestro che ha fatto dei suoi ideali la sua ragione di vita e ha compreso che il sindacato andava ancora seguito e accompagnato.

Molto spesso nelle nostre assise abbiamo parlato di doveroso cambio generazionale nei quadri



e dirigenti sindacali e abbiamo ragionato sul fatto che il fare sindacato necessitasse di un cambiamento che potesse far fronte a quelle che sono le esigenze di chi rappresentiamo: approccio giusto e necessario se vogliamo continuare a far sentire la nostra voce fra i lavoratori. Abbiamo discusso di elasticità mentale e di capacità di adeguarsi al contesto in continuo cambiamento, una caratteristica che i nostri giovani che si avvicinano al sindacato hanno per età, per capacità, per malleabilità.

Ma se io devo pensare ad una persona che aveva ed ha sempre avuto queste caratteristiche, quello è stato Lallo (come lo chiamavamo noi).

E' sempre stato al passo con i cambiamenti della nostra organizzazione, ha visto il bello e ha con-

tribuito a costruirlo. Ha visto generazioni di uomini e donne, li ha visti entrare in Uil e ha visto qualcuno anche abbandonarla. Non si è mai scoraggiato e con il suo fare educato ma severo ha affrontato grandi cambiamenti senza mai arrendersi come un vero Uomo di Organizzazione.

Oggi, ricordandolo con grande affetto e stima in tutti i momenti passati assieme e in tutte le volte che ci siamo confrontati, ho quasi l'impressione che fosse sempre consapevole dell'importanza e del bisogno che ancora avevamo della sua esperienza ed è per questo che non si è mai arreso e ci ha sempre seguiti.

Ci seguiva da molti anni nella sede della Uiltrasporti, con i suoi passetti gentili ma che si facevano sentire e in qualche modo lo precedevano, come se avessero il compito di avvisarci che sarebbe entrato nella stanza per darci consigli o spronarci.

E non si è mai potuto fare a meno di lui, perché ha avuto la capacità di dare la voce al sindacato e per il sindacato.

Nei congressi, nelle conferenze ed in ogni altra occasione ha sempre ascoltato in modo attento, intelligente e rispettoso ogni singolo intervento, senza mai perdere la voce di nessuno e senza mai pensare che ci fosse qualcuno che meritasse più di altri di essere seguito.

Questo approccio verso le persone lo rendeva un uomo speciale, come uno di quelli che sarà difficile incontrare due volte in una vita.

Io sono stata una di quelle voci che lui ha ascoltato con attenzione, fin dai tempi in cui ero una giovane delegata che interveniva con l'emozione



e il "timore" delle prime esperienze. Alla fine del mio intervento mi chiamava, o semplicemente mi faceva segno di raggiungerlo in prima fila e mi chiedeva puntualmente la bozza scritta di ciò di cui avevo parlato.

Questo gesto fa parte di quelle cose che mi hanno dato la forza di andare avanti: sapere di essere ascoltata con interesse da un uomo di grande capacità, empatia ed intelligenza. Sapere che la nostra organizzazione è fatta anche di persone così sicuramente, mi ha resa orgogliosa di farne parte ed è una lezione di vita che porterò sempre con me nelle mie azioni future e nel rapporto con le persone.

Per tutto questo mi ricorderò di lui, ma lo farò in particolare ogni 11 marzo. ♦

** Segretaria Confederale Uil Liguria*

Un Disastro Annunciato

di Simone DE CESARE *

L'allarme che da anni la nostra organizzazione sta facendo suonare dando voce alle migliaia di lavoratori che operano con coscienza e professionalità all'interno del comparto produttivo del trasporto aereo è purtroppo rimasto inascoltato da parte di tutte le istituzioni e dalle varie compagini politiche che si sono avvicendate alla guida del nostro Paese.

Nessuno può ritenersi privo di responsabilità di fronte a quanto sta accadendo in questi ultimi giorni nelle aziende che operano all'interno degli aeroporti italiani. La crisi che negli ultimi anni ha attraversato a più riprese e livelli uno dei principali settori industriali del nostro Paese, che non solo concorre direttamente al Pil per circa il 3,6 % ma garantisce l'accessibilità al settore turistico da parte di milioni di passeggeri e consente l'esportazione di tutti i prodotti che le grandi, medie e piccole imprese producono sul territorio nazionale, mantiene in bilico una situazione economica già delicata. La rincorsa a soluzioni disarticolate tra loro non ha fatto altro che tamponare una complessiva situazione che sta drasticamente giungendo ad un capolinea con conseguenze economiche e sociali irrimediabili.

La crisi delle compagnie aeree italiane, da sempre in difficoltà per la fortissima concorrenza prodotta dai vettori low-cost e dalla mancanza di un sistema normativo che garantisca una corretta e coerente gestione del settore, ha prodotto gli ultimi fallimenti di importanti aziende come Alitalia, Airitaly ed Ernest con effetti



drammatici su tutto l'indotto. Migliaia di lavoratori rischiano di perdere il proprio posto di lavoro nonostante il trasporto aereo fino ad ora sia sempre cresciuto con una media percentuale tra il 6 e l'8 per volume di passeggeri e merci trasportati.

Alla crisi Alitalia che, in amministrazione straordinaria da quasi tre anni, si sta trascinando senza avere una visione politica di sistema adeguata e che coinvolge circa 12000 dipendenti, si è aggiunto prima il fallimento di Ernest con altri circa 300 dipendenti ed in ultimo quello dell'Airitaly in cui lavorano altri 1500.

Queste aziende sono strettamente collegate ad altre che le forniscono servizi, come quelle di assistenza ai passeggeri, di carico e scarico bagagli, catering e manutenzione aeromobili ed in ultimo le stesse società di gestione aeroportuali che non possono non risentire dell'andamento di queste compagnie aeree.

La malsana idea che allo scomparire di una compa-



gnia aerea il posto lasciato verrà riempito da qualche altra compagnia straniera garantendo lo stesso livello occupazionale e retributivo, nonché uguale pagamento delle medesime tasse, si è dimostrata nei fatti inattuata. Se è vero che la mancanza di un vettore spesso è stata compensata da un altro, i livelli occupazionali e le retribuzioni e gli introiti tributari per il paese sono venuti meno in quanto un'azienda straniera il proprio profitto lo utilizza presso la propria casa madre e non nel paese dove va a svolgere l'attività, creando un danno economico alla nostra nazione incalcolabile.

Le aziende del settore hanno cercato di rincorrere questa situazione cercando di comprimere sempre di più il costo del lavoro fino a generare una spirale, all'interno della quale tutto il sistema si è avvitato inesorabilmente verso il basso.

Sono venute meno formazione, addestramento, sicurezza e salute sul lavoro, con aumento dei carichi di lavoro per tutti gli operatori. Inoltre i diritti e le tutele di cui godevano, come le mense aziendali ed i trasporti sociali, sono stati spazzati via.

A questo quadro già disastroso, tenuto in piedi solamente da un traffico passeggeri tale da consentire alla politica di girare la testa dall'altro lato, si è aggiunto quello che oggi tutti conoscono con il nome di Coronavirus.

Questa malattia, che ha avuto origine nella cittadina cinese di Wuhan, è iniziata alla fine di dicembre e si è successivamente diffusa in altre nazioni nonostante i tentativi messi in campo dal governo cinese per evitarne la diffusione. Data l'alta capacità di contagio di

questa malattia, le misure messe in campo non si sono dimostrate sufficienti e presto tale epidemia è stata dichiarata un'emergenza sanitaria pubblica di interesse internazionale, fino ad essere definita dall'OMS una pandemia! L'Italia ha da subito chiuso i collegamenti aerei diretti con la Cina e sono stati istituiti in tutti gli aeroporti sistemi per effettuare il controllo della temperatura corporea dei passeggeri in ingresso nel Paese per evitare il diffondersi di tale virus.

Purtroppo gli sforzi fatti non sono stati sufficienti e dal mese di febbraio anche l'Italia ne è stata coinvolta, in particolar modo nella zona settentrionale. La scoperta di questi casi nel nostro Paese ha da subito generato un panico tale da svuotare gli aeroporti e gli aeromobili, sia in ingresso che in uscita, con conseguente crollo dei ricavi e cancellazioni a raffica.

Appare evidente che questa pandemia rischia di affossare l'intero settore del trasporto aereo: la IATA stima che quest'anno si registreranno 29,3 miliardi di mancati ricavi per i vettori aerei le cui rotte passano per Asia e Pacifico e una perdita complessiva di fatturato sul trasporto passeggeri del 19%, pari a 113 miliardi di dollari. È evidente che tale situazione rischia di essere dirompente in un settore già in crisi come quello italiano, le cui Aziende già faticavano vistosamente a mantenersi in attivo. L'Alitalia ha prorogato la cassa integrazione in scadenza il 23 marzo aumentando i numeri del personale interessato dai 1070 a quasi 6828 lavoratori fino al 31 Ottobre 2020.

Anche l'Europa dopo i primi tentennamenti ha autorizzato gli Stati membri a mettere in campo ►►►



qualsiasi risorsa per garantire alle compagnie aeree nazionali la sopravvivenza. L'idea di mettere in campo una nuova struttura societaria presentata dal commissario neominato Leogrande con una holding e tre società una di volo, una di manutenzione ed una di servizi a terra è stata pertanto superata ed i 500 milioni messi a disposizione praticamente esauriti.

La pandemia in atto ha azzerato il settore del trasporto aereo e tutte le compagnie aeree, a partire dalle lowcost, hanno abbandonato il territorio italiano lasciando solo l'Alitalia ad effettuare i voli umanitari per recuperare il materiale sanitario necessario a fronteggiare quest'emergenza ed i voli soccorso per recuperare concittadini e passeggeri lasciati in giro per il mondo dalla fuga degli altri vettori.

Fondamentale quindi il ruolo di Alitalia come azienda a funzione pubblica, unica a rispondere "presente" di fronte alla chiamata dello stato italiano.

Per questo il governo ha cambiato idea rispetto alla vendita di Alitalia e nonostante le molteplici voci interne sembrerebbe che quello che la nostra organizzazione da sempre auspica stia per prendere forma. Infatti con il prossimo decreto verranno messi a disposizione circa 3 miliardi per il rilancio della newco Alitalia che dovrebbe nascere il primo giugno consentendo così di mantenere i livelli occupazionali attuali e garantire a tutti i lavoratori Alitalia indistintamente dalla propria professionalità lavorativa dimostrata in tutti questi anni e soprattutto durante questa emergenza sanitaria.

È necessario un piano industriale serio di sviluppo che possa consentire all'azienda la ripresa del settore e di occupare tutti gli spazi vuoti lasciati dagli altri vettori. Il distanziamento sociale che comporterà la ri-

configurazione degli aeromobili adibiti al trasporto passeggeri sarà tale da obbligare a rivedere tutto il sistema del trasporto aereo ridisegnando le regole e le tariffe eliminando dal mercato i competitor sleali.

La situazione del trasporto aereo resta critica, nonostante le ultime dichiarazioni

del ministro del lavoro De Micheli sugli interventi prossimi sul comparto ed i più immediati interventi che hanno consentito ai lavoratori di Airitaly di accedere agli ammortizzatori sociali.

Per quanto ci riguarda, è tempo di passare dalle parole e dalle promesse a fatti concreti e tangibili, partendo dalla restituzione del contributo di 1,5 a biglietto che alimentava il fondo speciale del settore, rendendolo finalmente strutturale, per consentire allo stesso di continuare a supportare le aziende ed i lavoratori che sono in difficoltà.

Le prestazioni del fondo attualmente integrano diversi ammortizzatori sociali aumentandone il reddito all'80% della normale retribuzione, per un totale di circa 11000 lavoratori. Inoltre, è più che mai necessario un intervento legislativo a supporto del settore per combattere il Dumping, indicando il Ccnl di settore come parametro minimo normo-retributivo a garanzia di un sistema in grave crisi riportando così la libera competizione sulla qualità e la sicurezza dei lavoratori e dei servizi offerti e non più sul costo del lavoro.

A questo va aggiunto un piano di investimenti per rendere il Paese il più connesso possibile attraverso l'intermodalità con le reti di alta velocità ferroviarie ed un piano complessivo di rilancio delle compagnie aeree italiane, con un piano industriale serio, che le veda complementari e non concorrenti all'interno del sistema Paese, puntando sul lungo raggio per garantire gli utili necessari a tenere in piedi le continuità territoriali verso i territori del sud e le isole ed i loro cittadini. ♦

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



www.italuil.it

IL PATRONATO DEI CITTADINI

PENSIONE

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

PRESTAZIONI A SOSTEGNO DEL REDDITO

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

POSIZIONE ASSICURATIVA

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

SANITÀ E HANDICAP

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

IMMIGRAZIONE

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

ED INOLTRE

SICUREZZA, INFORTUNI, MALATTIE PROFESSIONALI

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

EMIGRAZIONE

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

SERVIZIO CIVILE

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

COVID-19 - La FASE 2

per il settore trasporto ferroviario

di Riccardo MUSSONI *

L'emergenza sanitaria, scattata lunedì 4 maggio per il settore trasporto ferroviario, prevede l'applicazione di misure particolari poiché siamo in presenza di un mezzo pubblico ad alta frequentazione di viaggiatori di conseguenza, con un elevato rischio di trasmissione del virus.

Parole d'ordine: distanziamento sociale e igienizzazione. Scienziati e operatori sanitari pubblici sostengono che per impedire una più rapida diffusione del coronavirus, a livello mondiale, sia fondamentale il distanziamento sociale. Più spazio fisico mettiamo tra di noi, nel compiere azioni quotidiane, più aumenta la possibilità di controllare l'epidemia. Si tratta di prendere tempo fino a quando non si trova un vaccino.

Siamo esseri sociali, non è facile rivedere abitudini, controllare affetti/emozioni e utilizzare protezioni tuttavia, ciò che dobbiamo fare è contribuire a proteggere la società. Le linee guida anti contagio, applicate in tutti i paesi colpiti dal COVID-19, sottolineano l'importanza del buon senso e educazione civica e presentano misure pratiche per mantenere sicuri i luoghi di lavoro, le scuole e le case.

Purtroppo in molti paesi gli interventi di distanziamento sociale e di igiene si sono attivati solo quando la trasmissione si è diffusa ampiamente tra la popolazione, anzi si invocò l'immunità di gregge fino a quando il latore di tale fine rimase vittima del virus. Siffatto modo di agire ha dato al virus un vantaggio di molte settimane per diffondersi, con un numero di riproduzione contagi di base più alto rispetto a quello che si poteva avere, se le misure fossero state in atto prima che la trasmissione venisse rilevata o diffusa.



I paesi, o parti di essi, senza infezione COVID-19 riconosciuta, dovrebbero prendere in considerazione l'attuazione di misure igieniche e di distanziamento sociale. Si ha la prova dell'efficacia del distanziamento sociale; dove hanno consigliato l'auto-quarantena, annullato gli incontri pubblici e chiuso le aree a traffico intenso i casi di COVID-19 si sono stabilizzati. Il non concentramento delle persone ha modificato, oltre alle attività quotidiane, anche quelle di lavoro e da marzo lo smart working è stato adottato come modello emergenziale, diritto previsto anche nel decreto legge "rilancio" perlomeno fino alla fine dell'emergenza COVID. La legge 81/2017, che lo ha istituito, ha rivoluzionato il concetto di subordinazione, il lavoratore che resta sempre un dipendente e sottoposto al datore di lavoro ha la facoltà di svolgere le proprie attività ovunque con flessibilità e indipendenza.

La fase 2 mette al centro il lavoro da remoto e da voci insistenti anche quando torneremo alla normalità, oltre il 50% dei dipendenti, molti dei quali ritengono il lavoro agile una sorta di "benedizione", vorrà continuare con il

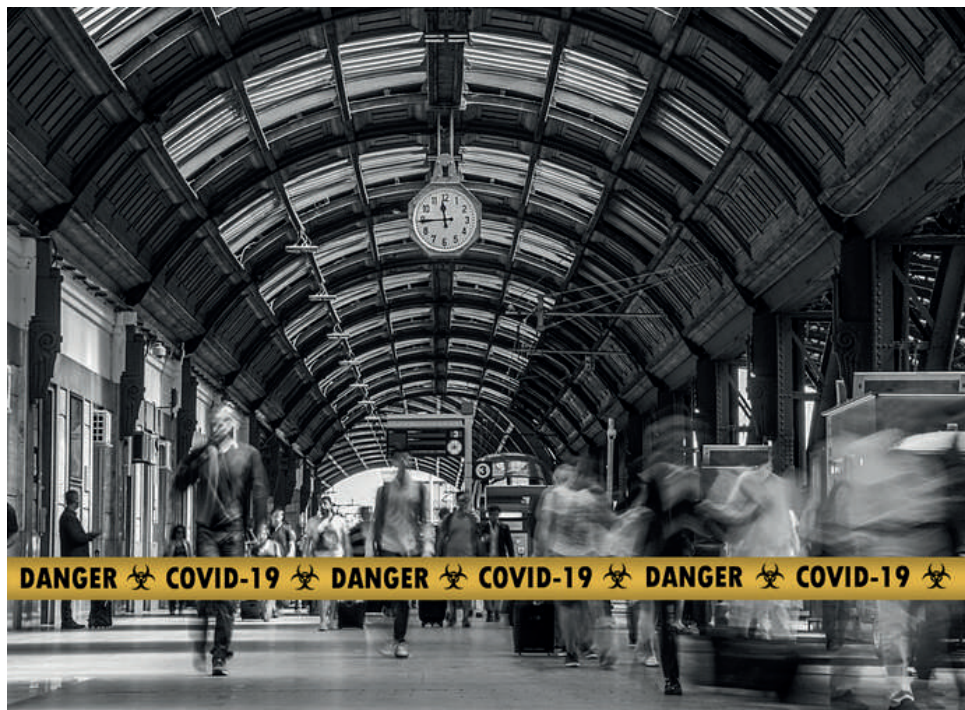
lavoro da remoto.

Nel frattempo emergono problemi di stress e spossatezza, gli 8 milioni di "smartisti" a fatica tengono separati i tempi di vita privata da quella professionale (time porosity) e risulta che i dipendenti hanno lavorato di più, o anticipando l'inizio del lavoro o posticipandone l'orario di termine. Altra criticità potrebbe nascere a seguito dell'isolamento del lavoratore. La non condivisione delle attività con colleghi, l'impossibilità di attingere formazione dalle esperienze altrui, il non sentirsi parte reale dell'organizzazione aziendale e la ripetitività delle attività potrebbe portare il dipendente ad una scarsa crescita professionale e al distacco dalla realtà aziendale.

In ultimo, e questo riguarda la parte sindacale, a causa della smaterializzazione del posto di lavoro esiste il pericolo di scarsa possibilità di coinvolgere questi lavoratori in attività sindacali previste dagli istituti contrattuali e da iniziative all'interno dei luoghi di lavoro. Se vogliamo che lo smart working diventi veramente un efficace strumento di conciliazione tra tempi di vita e di lavoro è necessario regolarne l'utilizzo, contrastando l'iper-connettività che espone i lavoratori da remoto a maggiori rischi di salute, sia fisici che mentali, quali: il techno-stress, la dipendenza tecnologica, il burnout. Inoltre è necessario istituire il diritto giuridico alla disconnessione.

Per quanto riguarda il distanziamento nelle stazioni, ecco le regole inserite nel DPCM del 26 aprile.

- informazioni alla clientela in merito a: misure di prevenzione disposte dalle Autorità sanitarie, notizie circa le tratte ferroviarie attive, incentivazioni acquisti di biglietti on line;
- gestione dell'accesso alle stazioni con, dove possibile, una netta separazione delle porte di entrata e di uscita, in modo da evitare l'incontro di flussi di utenti;
- previsione di percorsi a senso unico all'interno



DANGER ☠ COVID-19 ☠ DANGER ☠ COVID-19 ☠ DANGER ☠ COVID-19 ☠

delle stazioni e nei corridoi fino ai binari, in modo da mantenere separati i flussi di utenti in entrata e uscita;

- interventi gestionali al fine di favorire la distribuzione del pubblico in tutti gli spazi della stazione;
- attività di igienizzazione e disinfezione su base quotidiana e sanificazione periodica degli spazi comuni delle stazioni;
- regolamentazione dell'utilizzo di scale mobili favorendo sempre un adeguato distanziamento tra gli utenti;
- installazione di dispenser di facile accessibilità per permettere l'igiene delle mani dei passeggeri;
- annunci di richiamo alle regole di distanziamento sociale,
- limitazione dell'utilizzo delle sale di attesa e rispetto al loro interno delle regole di distanziamento;
- ai gate sono raccomandabili i controlli della temperatura corporea.

A bordo treno:

- posizionamento di dispenser di gel igienizzanti su ogni veicolo;
- eliminazione della temporizzazione di chiusura delle porte esterne alle fermate, al fine di facilitare il ricambio dell'aria all'interno delle carrozze ferroviarie;
- sanificazione sistematica dei treni;
- potenziamento del personale dedicato ai servizi di igiene e decoro;

►►►

- previsione di flussi di salita e discesa separate in ogni carrozza;
- distanziamento sociale a bordo con applicazione di marker sui sedili non utilizzabili,
- i passeggeri dovranno indossare necessariamente una mascherina, anche di stoffa.



ti, a bordo treno, sintomi di affezione da Covid-19 (tosse, febbre, rinite, congiuntivite), è richiesto di indossare una mascherina protettiva e sedere isolato rispetto agli altri passeggeri, che dovranno essere spostati in un'altra carrozza resa libera. L'impresa ferroviaria procederà successivamente alla sanificazione specifica del convoglio interessato dall'emergenza prima di rimetterlo nella disponibilità di esercizio.

Treni a lunga percorrenza (prenotazione online)

- distanziamento sociale a bordo assicurato attraverso la prenotazione a "scacchiera";
- applicazione di marker sui sedili non utilizzabili;
- adozione del biglietto nominativo al fine di identificare tutti i passeggeri e gestire eventuali casi di presenza a bordo di sospetti o conclamati casi di positività al virus;
- sospensione dei servizi di ristorazione a bordo.

In caso di sintomi a bordo.

In caso di passeggeri che a bordo treno presentino sintomi da Covid-19, devono essere informate la Polizia Ferroviaria e le Autorità sanitarie, spetta a loro la decisione in merito all'opportunità di fermare il treno per procedere ad un intervento. Al passeggero che presen-

Per quanto riguarda la sicurezza dei lavoratori, il 14 marzo, in accordo con il Governo, sindacati e imprese hanno firmato un protocollo per tutelare la salute e la sicurezza dei lavoratori dal possibile contagio da nuovo coronavirus e garantire la salubrità dell'ambiente di lavoro.

Il protocollo è stato integrato il 24 aprile ed è inserito come allegato 6 nel DPCM del 26 aprile 2020. ♦

** Dipartimento Nazionale Ultrasporti Mobilità
Trasporto ferroviario*

PIANO FORMATIVO SPACE

Solutions performing about company evolution.

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

GLI OBIETTIVI

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

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

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

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

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

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



AVS/044/18I

CUP G68D19000360008

FINANZIATO DA FONDIMPRESA

Avviso 3/2018

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

AZIENDE E LAVORATORI COINVOLTI

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



AREE TEMATICHE DELLE AZIONI FORMATIVE

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

UN NUOVO IMPULSO PER IL SISTEMA PORTUALE

di Giuliano GALLUCCIO *

La situazione di recessione economica mondiale causata dalla crisi sanitaria Covid-19, ed attestata dal FMI (-3%), è quanto mai allarmante per l'Italia, oramai tristemente consolidata tra i fanali di coda dell'Eurozona. La strategia per uscire dalla crisi non è ancora delineata in quanto occorreranno strumenti mai utilizzati prima d'oggi, sia per tipologia che per quantità, e l'atteggiamento assunto da alcuni Paesi dell'Eurozona, seppure comprensibile, di certo non induce ottimismo per nazioni, come la nostra, abituate, per non dire assuefatte, all'aumento deficit/PIL e al conseguente continuo ed inesorabile indebitamento.

Lo scenario mondiale è altrettanto preoccupante. Se infatti si mettono da parte per un attimo le teorie complottiste sull'origine del virus, quello che si nota è una politica economica cinese che si sta organizzare per acquisire ulteriori fette di mercato, contrastata da un'azione americana che, dopo la guerra dei dazi, tenta di ristabilire la propria egemonia chiamando all'appello l'area NATO.

Quello che c'è quindi in palio, richiamato anche dalle dichiarazioni folkloristiche del presidente americano, più attento alle prossime presidenziali che agli equilibri politici già assai destabilizzati con il continente asiatico, è il commercio mondiale e le rispettive aree di influenza dei prossimi anni.

L'Italia sta sicuramente pagando ora più che mai un ventennio di assenza di politiche dei trasporti e se le pandemie, storicamente, rappresentano un test per le



società facendo emergere nuove opportunità, noi rischiamo di impoverirci ulteriormente.

Un Paese a forte vocazione manifatturiera, ma arretrato logisticamente, dove anche le più recenti riforme in materia portuale (governance e correttivo porti) non sono riuscite a creare le giusti basi per uno sviluppo olistico della nostra offerta trasportistica, sicuramente stenterà ad imporsi nel nuovo scacchiere geoeconomico.

Se infatti fino a qualche mese fa ci consolavamo sostenendo orgogliosamente di rappresentare la piattaforma naturale in mezzo al mediterraneo, ecco che ora, con il petrolio ai minimi storici, molte tratte muta-

no, preferendo circumnavigare l'Africa pur di non pagare l'oneroso attraversamento Canale di Suez, e molte linee saltano il nostro Paese.

Inoltre se già stavamo vivendo nei nostri porti l'acceso scontro tra alleanze armato-

riali, ora, con la proroga di altri quattro anni della Consortia Block Exemption Regulation, vivremo ancora più dal vivo questa nuova guerra fredda tra la Via della Seta e nuovo piano Marshall.

Senza un governo e una regia nazionale sulle dinamiche di concorrenza che si stanno già qualche anno manifestando, alcuni dei nostri terminal e alcuni scali saranno destinati al declino ed esposti alle mire espansionistiche delle alleanze, talvolta più attente ad occupare slot (concessioni) nei porti che a portare traffici.

Il Covid 19 ora ha spargliato un po' le carte, rivitalizzando i traffici di transhipment, che di certo non sono il termometro sullo stato di salute dei consumi e dell'export, in alcuni porti, riducendo i volumi nei porti di destino e azzerando il traffico passeggeri e le crociere.

Il Governo non ha ascoltato le richieste del sindacato e delle associazioni volte a ridare un nuovo impulso alla logistica e all'economia portuale ma si è limitato con il DL Rilancio a tamponare la situazione emergenziale con misure scoordinate che rischiano, nuovamente, divisioni nel settore.

Come UIL Trasporti, unitamente alle altre segreterie, abbiamo chiesto al Ministro dei Trasporti di estendere le misure già previste al comma 15 bis dell'art 17 della L. 84/94 a tutti i lavoratori dei porti per consentire la giusta tutela occupazionale a tutti i lavoratori portuali nonché tutte le misure formative che occorreranno sui nuovi rischi introdotti dal virus.

Inoltre abbiamo chiesto di dare piena attuazione a tutte quelle misure di semplificazione come lo sportello unico doganale e quello amministrativo, atte a semplificare la burocrazia nei porti per dare nuovo impulso



alla nostra economia, e di detassare tutto il nuovo salario derivante dalla contrattazione collettiva in modo da aumentare la disponibilità economica dei lavoratori dei porti.

Quello che abbiamo invece "trovato" nel DL Rilancio sono misure di intervento estemporanee che mettono nella disponibilità delle singole AdSP la riduzione dei canoni di concessione, favorendo così in linea teorica la concorrenza endogena al nostro sistema portuale, e misure di sostegno al lavoro dirette unicamente al lavoro temporaneo portuale. Ancora una volta, dopo il correttivo porti, assistiamo quindi a politiche atte a dividere l'unità dei lavoratori portuali.

Volendo finire di tratteggiare questa sorta di "bilancio di guerra" segnaliamo le misure di sostegno all'ormeggio che danno respiro ad una categoria di lavoratori che svolge un servizio di interesse generale per i porti.

La nuova politica che dovremmo seguire per rendere la nostra offerta portuale attrattiva per quella che sarà la nuova domanda post emergenza covid, ovvero il New Deal della portualità italiana, dovrà essere necessariamente volta allo snellimento burocratico, allo sviluppo infrastrutturale sotto il controllo di una regia unica nazionale che sappia far valer la "ragion di stato" rispetto alle speculazioni private in modo da sviluppare quello che gli economisti definiscono come ordoliberalismo.

Tutto ciò sarà possibile solo conservando e "coltivando" il vero motore dei porti, ovvero tutti i lavoratori altamente qualificati e specializzati che in questi mesi hanno garantito al nostro Paese l'approvvigionamento di materie prime e beni di prima necessità. ♦

** Dipartimento Nazionale Ultrasporti Porti*

IL RILANCIO DEL TRASPORTO PUBBLICO

di Roberto NAPOLEONI *

Se, come si usa dire, in ogni crisi risiedono anche grandi opportunità, potremmo dire che questa terribile emergenza sanitaria dovuta alla diffusione del virus Covid-19 potrebbe rappresentare l'occasione per ridefinire e rilanciare il sistema dei trasporti pubblici in generale e del trasporto pubblico locale in particolare trasformandolo da cenerentola delle modalità di spostamento preferite dai cittadini a fulcro del "nuovo" modo di muoversi all'interno delle nostre malandate città.

Ci troviamo davanti ad una grande sfida che come sempre vede rivaleggiare da un lato l'auto privata e dall'altro il Tpl in una infinita battaglia, nella quale la prima da sempre ottiene maggior gradimento nelle preferenze degli italiani e ora più che mai c'è il rischio concreto di perdere la guerra.

Sì, perché nel contesto attuale di grande timore di contagio, i mezzi pubblici sono percepiti altamente a rischio e la fuga verso modalità alternative e principalmente proprio verso il mezzo privato rappresentano un effetto inevitabile almeno in questa fase.

È però proprio questo il momento di fare scelte coraggiose, anche radicali, per rilanciare un sistema di cui da anni denunciavamo i malfunzionamenti e le carenze strutturali e che mai come ora ha necessità di essere fortificato e modernizzato nel comune interesse di tutti noi.

Probabilmente oggi siamo di fronte ad un bivio che può portare alla morte del tpl, relegandolo a modalità residuale di trasporto, o invece determinarne la sua rinascita in un'ottica di crescita, di modernizzazione e di centralizzazione nelle scelte di mobilità.

La congestione dei grandi centri urbani, la loro vivibilità, la sostenibilità ambientale, sono tutti elementi strettamente correlati ad un sano sistema di mobilità che non potrà mai prescindere dal trasporto pubblico che anzi ne rappresenta l'elemento fondamentale.

I provvedimenti messi in campo fino ad ora, con il decreto "Cura Italia" prima e con quello "Rilancio" di prossima emanazione hanno avuto il merito di sostenere il settore, le aziende e i lavoratori con misure di contenimento degli

effetti economicamente devastanti derivanti dalla pandemia in corso attraverso lo stanziamento di risorse importanti ma quello che serve subito dopo e che ancora non traspare è una nuova visione di sistema che rilanci veramente il settore.

Bisogna dare atto al Governo che il finanziamento degli ammortizzatori sociali, lo stanziamento di risorse sul fondo nazionale trasporti nonché l'implementazione del fondo di ristoro per i mancati introiti, unitamente alla conferma dei corrispettivi non decurtati a causa delle minori percorrenze effettuate e alle agevolazioni su l'acquisto di nuovi mezzi così come altri interventi siano stati fondamentali e non scontati per sorreggere aziende e lavoratori nell'immediato ma ora bisogna fare un passo avanti.

Occorrono massicci investimenti in infrastrutture, in mezzi, in innovazione tecnologica per ricostruire attorno al tpl anche un nuovo modello di città che predisponga anche le persone a poter vivere più distanti dai grandi centri urbani e quindi meno assembrate ma forti di un sistema di trasporto pubblico efficiente e connesso che possa consentire spostamenti rapidi e sicuri.

Serve ora più che mai l'intermodalità attraverso l'utilizzo di più tipologie di mezzo a seconda del tipo di spostamento da effettuare ed è quindi fondamentale l'interazione tra il tpl e le altre modalità funzionali all'obiettivo della sostenibilità e vivibilità delle città (mobilità condivisa, mobilità dolce, ecc.).

Solo così potremmo trasformare questo difficile momento in una occasione di rilancio e crescita, non solo economica, e rendere i sacrifici di oggi un investimento per il nostro futuro. ♦

* Dipartimento Nazionale Ultrasporti Mobilità TPL



PIANO FORMATIVO AIRONE

Training for optimize new expertises



a chi è
RIVOLTO

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

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

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

GLI OBIETTIVI

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

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

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

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



coinvolti
**AZIENDE
E LAVORATORI**

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



aree tematiche delle
AZIONI FORMATIVE

A / Qualificazione dei processi produttivi e prodotti.

C / Digitalizzazione dei processi aziendali.

INCUBO ...

di Sergio TARABU' *

Una notte, forse avevo cenato pesante, ho avuto un incubo. Nel mondo accadevano cose che non avevo mai vissuto. Un virus subdolo incontrollabile stava creando problemi all'intera umanità. Si era materializzato uno dei maggiori timori dell'uomo: una "pandemia". Le aziende chiudevano. Le fabbriche chiudevano. I lavoratori venivano messi in cassa integrazione, quando andava bene. Gli ospedali si riempivano di ammalati fino ad esaurire i posti disponibili. I medici erano insufficienti. Gli infermieri erano insufficienti. Tutti facevano del loro meglio per aiutarsi. Alcuni guarivano, altri purtroppo morivano. Le città erano vuote, nessuno usciva di casa, c'era in tutti una grande paura, la paura dell'infinitesimamente piccolo, dell'invisibile. Poi d'un tratto, madido di sudore e tremante, mi sono svegliato. Sono andato di corsa alla finestra per guardare fuori. Mentre aprivo le imposte sentivo solo un grande assordante silenzio e, una volta affacciandomi, il mio incubo si è trasformato in realtà. Era tutto vero, non era un sogno.

Ho fatto questa premessa per ricordarmi e ricordarvi quello che è realmente accaduto a partire da fine febbraio. Abbiamo vissuto momenti tragici, con migliaia di vittime fra la popolazione, un prezzo altissimo lo hanno pagato coloro che, nel quotidiano, sono preposti alla salvaguardia della salute di tutti i cittadini, decine e decine di medici ed infermieri hanno dato la loro vita per non abbandonare nessun malato. Tante persone sono guarite, molte ancora lottano negli ospedali. Trope sono morte.



Il mondo del lavoro ha pagato e sta ancora pagando un carissimo contributo a questo male perfido e sottile che ancora non è stato debellato. Le aziende hanno chiuso o lavorato al minimo necessario, hanno fatto ricorso a tutte le forme di ammortizzatori sociali, milioni di lavoratori sono stati posti in cassa integrazione, un aiuto alla sopravvivenza utile appena per permetterci di tirare avanti ed arrivare a tempi migliori, quando tutto questo sarà passato.

Il nostro settore è stato forse uno degli ultimi ad alzare bandiera bianca e forse sarà uno degli ultimi a rialzare la testa perché, dalle notizie che girano, nei vari DPCM si parla di tante cose ma si mettono pochi



puntini sulle "i". Ad esempio: l'autonoleggio nel suo insieme, è considerato parte integrante del turismo? Oppure è un corpo diverso che fa parte del mondo dell'autotrasporto alternativo privato e non di linea? Eppure l'automotive incide per il 12% sul PIL compreso il 2% dell'autonoleggio. Mi faccio queste domande per tentare di capire la politica del ns. paese, senza trovare una risposta logica.

Nei mesi passati abbiamo lavorato per contenere l'emorragia creatasi con la chiusura delle aziende, spostando il problema più in avanti, a dopo il 31 maggio.

Si parla di un prolungamento della cassa integrazione in deroga di ulteriori 5 settimane fino al 31 agosto, più 4 settimane nei mesi di settembre ed ottobre. A conti fatti, in base a quando è stata attivata la CIGS/FIS, rimarrebbe scoperto almeno un mese ora, presumibilmente il mese di agosto, ed un mese poi, settembre o ottobre. Come saranno coperti? Con le ferie? Con le rol? Con le ex festività abolite? Con i permessi individuali? Se prima dell'attivazione della CIGO/FIS le aziende sono state invitate a scaricare le ferie anche non maturate, in quale modo si pensa che le aziende possano risolvere la situazione? E comunque: le ferie sono giornate di stipendio pieno delle quali le aziende debbono farsi carico; se il problema è di liquidità ecco qui che il cane si morde la coda. Sicuramente il settore, le cui aziende sono iscritte all'industria, ricorrerà o alla Cigs oppure ai contratti di solidarietà. Il problema è grande, per le aziende dei parcheggi, dovremo valutare attentamente quale strada seguire, presumibilmente con l'apertura graduale saranno i primi a riprendere l'attività, anche se non al 100%. Ancor più grande si pone il problema per le aziende di approntamento

degli autoveicoli. Trattandosi prevalentemente di aziende piccole che non dispongono di grande liquidità di danaro, che hanno visto i loro introiti crollare in conseguenza alla caduta dei noleggi, che in molti casi non hanno la possibilità di accedere alla CIGS, quale sarà il loro destino?

Queste considerazioni partono dalle ultime notizie riferite al trasporto aereo, vedasi la chiusura dei confini con Italia, Spagna e Portogallo da parte di Germania, Austria, Svizzera e Francia, poi parlano di Europa unita-

I problemi per il settore dell'autonoleggio ci costringeranno, ancora e di più sulla difensiva, perché dovremo

difendere con qualsiasi sacrificio l'occupazione. Ci sarà una ripresa, molto lenta ma ci sarà. Allora potremo ricordare il tempo passato come un brutto momento nel percorso della vita di ognuno di noi, la memoria il ricordo sono parte integrante del ns. essere.

Sono certo anzi certissimo che una volta tornata la libera circolazione si riprenderà gradualmente a vivere una vita "normale", a noleggiare le auto, a riempire i parcheggi. Forse soffriremo, per un ulteriore periodo, della mancanza del turismo estero, ma anche quello pian pianino riprenderà. Certo nessuno deve pensare o immaginare che torneremo velocemente ai vecchi ritmi o che le aziende torneranno velocemente ai vecchi fatturati. Per quello ci vorrà del tempo. E' vero però che ricominciare a lavorare, a produrre, a riconquistare la dignità individuale e collettiva attraverso il lavoro, significherà che la "pandemia" è stata sconfitta, vorrà dire che la costanza, la perseveranza, la resistenza, dei lavoratori, coesi, ha prodotto la vittoria del bene sul male.

Stringiamoci dunque tutti in un unico nucleo, stringiamo la cinghia con qualche buco in più, ma vedrete che con questa coesione forte, vera, sincera, ne usciremo tutti, stremati ma più maturi e consapevoli che la vita va vissuta interamente, anche quando ci riserva brutte sorprese.

** Dipartimento Nazionale Uiltrasporti Viabilità*

I cambiamenti nella logistica a fronte del Covid-19

a cura di Walter BARBIERI *
Massimiliano PISCHEDDA *

La pandemia Covid-19 ha imposto al settore della logistica, più che in altri, di adattarsi rapidamente alle nuove necessità dei territori, delle filiere e dei consumatori, sperimentando nuovi modelli collaborativi e organizzativi basati su flessibilità e digitalizzazione. Il punto di partenza per affrontare le prossime sfide.

A marzo l'emergenza sanitaria legata al COVID-19 iniziava ad entrare nella sua fase più acuta e il 70% degli operatori logistici nei comparti trasporti e magazzinaggio ha bloccato le attività, arrivando a cali di attività pari al 70% della movimentazione a parte la filiera dell'alimentare che seguiva una strada tutta sua. Ora la logistica deve imparare a convivere con il virus e con i maggiori costi di produzione che deriveranno dai nuovi presidi di sicurezza, ma la risposta all'emergenza che la popolazione sta vivendo vede in prima linea il sistema sanitario, a fianco del quale stanno lavorando altri comparti che forniscono i servizi essen-



ziali e non. A garantire il loro funzionamento attraverso l'approvvigionamento di tutti i prodotti necessari, c'è la logistica e il trasporto. Sebbene siamo ancora in piena emergenza è utile cominciare a pensare che la "fase 2" cambierà il mondo della logistica, soprattutto perché difficilmente il Paese riprenderà a funzionare come prima nel medio periodo e ci potranno essere diversi momenti di stop and go, magari con applicazione delle "zone rosse" a aree del Paese più limitate.

Il modo migliore per rispondere alla domanda su come cambierà il futuro è osservare la reazione mostrata nell'ultimo mese, che ha sconvolto la vita di ognuno e delle aziende, con particolare attenzione alla logistica della filiera farmaceutica e di quella alimentare, che hanno mantenuto una piena operatività.

In primo luogo, emerge l'importanza di adottare una strategia "agile" rispetto a una strategia maggiormente



orientata alla minimizzazione dei costi in un contesto di domanda prevedibile. Concretamente questo significa lavorare con un maggiore impiego di risorse (in primis magazzini) per poter riallocare velocemente le scorte e superare le criticità, come lo stop delle attività, a livello locale. L'implementazione di tale strategia richiede anche un incremento della velocità decisionale. Per la parte di pianificazione e organizzazione, un metodo adottato è stato lo smart working, la cui efficacia è stata maggiore per le aziende che avevano già sperimentato questa modalità di lavoro da remoto e che adottano tecnologie e software in cloud che permettono di avere una migliore e rapida gestione delle realtà aziendali, infatti facilitano l'accesso ai sistemi informatici da remoto e favoriscono l'incremento della visibility lungo la filiera.

Esiste poi una parte di attività che rimane forzatamente sul campo, come l'allestimento degli ordini in tutti i suoi passaggi, dal ricevimento delle merci alla lavorazione fino al trasporto. Su queste è fondamentale declinare il concetto di responsabilità sociale in termini di sicurezza del luogo di lavoro. Concretamente questo si è tradotto anche come previsto nei protocolli firmati tra il governo e le parti sociali in particolare quello con il ministero dei trasporti, nell'adozione di misure atte a garantire la sicurezza di tutti gli operatori della filiera Logistica ad esempio, la distribuzione dei DPI (Dispositivi di Protezione Individuale) per tutti i lavoratori, della frequente sanificazione dei luoghi di lavoro (magazzini, cabine dei mezzi di trasporto, ma anche risorse utilizzate come terminali o supporti di movimentazione, nel monitoraggio delle temperature corporee di tutte le persone prima dell'accesso al sito, oltre che nella revisione delle procedure operative. La riduzione dei "contatti" fisici con il distanziamento sociale sempre più favorito in questa fase dalla digitalizzazione della filiera, che consentirà ad esempio di evitare la stampa e la gestione cartacea dei documenti di trasporto e tutto questo potrà essere monitorato con la costituzione di appositi comitati aziendali sulla salute e sicurezza Covid-19 formati dalle parti sociali interne e parti aziendali come previsto dal protocollo sicurezza firmato il 14 Marzo.

La strategia "agile" si basa anche sul concetto di flessibilità, che consente di implementare velocemente le soluzioni più idonee per rispondere ai cambiamenti del contesto. Alcuni operatori logistici hanno riallocato in poco tempo merci per oltre 25.000 m2 di occupazione di magazzino. La collaborazione orizzontale fra gli operatori della logistica conto terzi (un settore che vale oltre 84 miliardi di fatturato) è risultata e sarà sempre più fondamentale. La



collaborazione ha significato l'impiego di camion/autisti e fermi di operatori di altre filiere per gestire le crescite elevate della domanda e soprattutto i picchi improvvisi, generati nei consumi a fronte dei timori della popolazione.

Il contesto che stiamo vivendo ha portato ad un modello di coordinamento specifico per le emergenze: riunioni frequenti di allineamento, adozione di scelte che nel breve periodo non sempre ottimizzano i costi (si pensi alla maggiore difficoltà di trovare i viaggi di ritorno o le distanze da rispettare in magazzino a favore della sicurezza, ma a discapito della produttività) garantendo la continuità del servizio, relazione di collaborazione con le aziende committenti che va oltre al contratto di outsourcing, con un approccio open book, e condivisione dei segnali di mercato e delle scelte operative.

A livello di macro-scelte strategiche, accanto all'analisi critica del livello di servizio da fornire in futuro in base alle riflessioni contingenti, emerge la centralità della capacità di consegna in ambito urbano, non solo a livello di consegne a domicilio (l'e-commerce ha fatto il salto definitivo per il suo sviluppo in Italia con crescite superiori al 50%) ma anche a livello di singolo punto vendita con la riscoperta del valore dei negozi di prossimità. La stessa logistica urbana, con origine e destinazione all'interno della città, sarà sempre più importante. Sempre in ambito trasporto, si osserva lo sviluppo dell'intermodalità strada-ferrovia, fondamentale per superare i blocchi nel trasporto fra paesi della Comunità Europea, oltre che per gestire in futuro l'attraversamento/l'approvvigionamento di nuove "zone rosse". Da ultimo l'automazione di magazzino, ad oggi ancora poco sviluppata, sarà sempre più rilevante anche per favorire il lavoro in luoghi protetti e con minore concentrazione di persone.

In conclusione, anche per la logistica non si tratta semplicemente di tornare alla "normalità", ma di trovare nuovi equilibri che ci permetteranno di affrontare non solo questa sfida ma quelle future, quali il rischio di una recessione economica. ♦

** Dipartimento Nazionale Uiltrasporti Porti Logistica*

NOI CI SIAMO SEMPRE STATI

(Anche per chi ha fatto finta di non vederci)

di Paolo MODI *

Non sarà mai abbastanza la sottolineatura che nonostante il Covid-19, tra tutti i lavoratori che hanno continuato in questi mesi a prestare la loro opera alla collettività, ci sono quelli dei Servizi Ambientali, che hanno garantito tutti i giorni i servizi di pulizia, raccolta e smaltimento dei rifiuti in tutti i Comuni italiani, nonostante le carenze palesatesi fin dal mese di marzo dei dispositivi di protezione, che a tutt'oggi non risultano ancora del tutto risolte.

Data l'emergenza, lo scorso 19 marzo abbiamo sottoscritto un accordo con le nostre controparti, che prevede alcune deroghe provvisorie al contratto nazionale, per poter affrontare, senza il ricorso agli ammortizzatori sociali, eventuali soppressioni di alcuni servizi, ed il non comportamento contrattuale della malattia derivata da Covid-19.

Per far fronte alla pandemia garantendo la qualità e la frequenza dei servizi, i lavoratori dell'igiene ambientale hanno dovuto cambiare le modalità di lavoro ed i turni, adeguandosi al tempo stesso ai vari DPCM susseguiti in questi mesi. Lo hanno fatto con grande senso di responsabilità, consapevoli del momento tragico che tuttora attraversa il nostro Paese, senza mai avanzare una protesta, e continuando a svolgere il proprio lavoro, nonostante i colleghi che si sono ammalati e alcuni purtroppo deceduti per Covid-19.

Eppure, nonostante tutti questi sacrifici, il lavoro dei Servizi Ambientali non è stato valorizzato dal Governo, né dalle maggior parte delle Regioni e dei Comuni, anzi su di esso si è steso il silenzio da parte di tutto il Paese

e dei media, come se tale prestazione in tempo di pandemia non avesse fondamentale rilevanza, pervadendo tutto il settore di un profondo senso di abbandono.

Già dal mese di marzo come Segreterie nazionali abbiamo scritto ai Ministri dell'Ambiente e della Salute, al Capo della Protezione Civile, al Presidente della Conferenza delle Regioni e al Presidente dell'Anci, per denunciare i gravi problemi riscontrati dal settore, senza tuttavia ricevere alcun ritorno da nessuno di questi soggetti, se non il 12 di maggio, quando siamo stati convocati in audizione dalla Conferenza delle Regioni. Al di là di dichiarazioni formali e di rito sulla comprensione dei problemi, tale incontro non ha avuto al momento alcun esito pratico.

È proseguito così un grande vuoto, come se i lavoratori dei Servizi Ambientali si fossero stati in un sol colpo cancellati, nonostante l'Istituto Superiore della Sanità, viste le caratteristiche del lavoro, li abbia equiparati ai lavoratori ospedalieri.

Da parte nostra, non ci siamo fermati ed abbiamo con-



tinuato a scrivere e denunciare lo stato in cui si trova il comparto, rimarcando che insieme al diritto alla salute c'è anche quello del salario, fino a giungere al 30 aprile, quando abbiamo scritto con le nostre controparti al Ministro Gualtieri e al Presidente dell'Anci. Nella lettera congiunta abbiamo evidenziato la necessità di promulgare soluzioni che impediscano al provvedimento di sospensione dei pagamenti della Tari di avere un forte impatto negativo su tutto il comparto. Infatti, il rinvio dei termini di versamento ha un effetto diretto sulla tenuta economica e finanziaria del Comparto, mettendo



a repentaglio la stessa stabilità occupazionale. Purtroppo, ancora una volta, da tale appello abbiamo ricevuto solo un assordante silenzio.

Dobbiamo registrare che finora l'unica sottolineatura pubblica sulla importanza del settore lo si è avuta durante lo scorso concertone del 1° maggio, quando dietro indicazione di Cgil Cisl Uil, la presentatrice ha ricordato i 90 mila operatori ecologici che, tutti i giorni ed in h24, mantengono pulite e decorose le città italiane, e che in questo periodo di emergenza sanitaria, stanno dando il massimo per la sicurezza ambientale di tutti.

Come Sindacato stiamo continuando senza sosta a denunciare, in tutte le sedi possibili, le carenze di sicurezza in cui si trovano o in cui rischiano di ritrovarsi i lavoratori netturbini. Come ricorda in una lettera persino la Commissione di Ga-

ranzia sul diritto di sciopero, "la salute è un bene primario ed irrinunciabile" e la sua violazione comporta un mancato adempimento contrattuale sulla sicurezza, che determina l'insorgenza e l'aggravamento del conflitto sociale, analogamente al mancato pagamento della retribuzione, entrambi diritti costituzionali che consentono ai lavoratori un'esistenza sana, libera e dignitosa.

Nonostante la gravità del contesto lavorativo e la noncuranza dei politici, gli operatori ecologici non hanno mai dismesso il proprio senso di responsabilità, continuando a prestare la loro opera per tutta la collettività. Ma questo non significa arrendersi, e per questo continuiamo a mettere in campo tutte le azioni necessarie perché amministratori locali e politici si assumano le proprie responsabilità nei confronti di un comparto tanto vitale per tutti i cittadini del Paese.

Ricordando con profondo dolore i colleghi morti e augurando una pronta guarigione a chi è ancora malato di Covid-19, Uiltrasporti c'è sempre stata per tutte le lavoratrici e tutti i lavoratori dell'igiene ambientale, e continueremo a esserci, in ogni momento di ogni giorno per far valere dignità e diritti. ♦

** Dipartimento Nazionale Uiltrasporti
Multiservizi Igiene Ambientale*

Il trasporto in Campania ...errata corrige

a cura della Uiltrasporti CAMPANIA *

Ogni volta che si è costretti a ricorrere ad una errata corrige vuol dire che si rimedia ad un errore con l'intenzione di dare l'informazione corretta rispetto ad argomenti precedentemente trattati. E quando si fa un errore, l'educazione vuole che si chieda scusa ed è quello che farò in nome e per conto della Segreteria Regionale della Campania di cui, in modo pro tempore, sono il Segretario.

Vogliamo scusarci se un nostro RSU di Trenitalia Campania ha scritto sull'edizione di gennaio 2020 di "Per le Strade di Europa" su materie a lui sconosciute aiutandosi con il sistema inventato da Larry Tesler, un ingegnere americano scomparso pochi giorni fa, "il taglia ed incolla", ricopiando notizie datate ad oltre 15 anni fa dando così un'informazione plagiata e distorta del trasporto in Campania.

"Per le strade d'Europa" è il nostro House Organ ed è anche con esso che comunichiamo tra di noi e con il mondo esterno, per questo non dobbiamo correre il rischio di dare una chiave di lettura diversa delle nostre attività sindacali rispettando necessariamente l'ordine piramidale che ci siamo dati nel nostro Statuto, un Segretario Regionale non può scrivere di questioni di altre regioni, così come una Rsu di Trenitalia non può scrivere di altri settori come il Trasporto Aereo, quello Marittimo o quello su Gomma, il rischio è appunto che non sapendo cosa scrivere si ricorra ad azioni di plagio riportando opinioni altrui a volte in controtendenza con la nostra linea politica.

"Per le strade di Europa" è il giornale di tutti noi quindi ben vengano gli articoli delle nostre RSU o RSA, ma a patto e condizione che essi scrivano dei settori di loro competenza.

Quindi a nome della Campania vi chiedo scusa, cercando di rimediare, procedendo appunto con una errata corrige che sarà sviluppata dai Segretari Regionali con delega ai settori interessati, ad eccezione del settore ferroviario, quello sì, ben descritto dalla nostra RSU di Trenitalia sull'edizione precedente. ♦



Antonio Aiello

Segretario Generale Uiltrasporti Campania

Trasporto Aereo

Lo scalo di Napoli Capodichino è cresciuto notevolmente in questi ultimi anni, tanto che nel 2019 si è raggiunta quota 11 milioni di passeggeri.

Nei prossimi anni si prevede che possa svilupparsi un'ulteriore crescita nell'ordine dei 6 milioni di passeggeri, pertanto la constatazione che lo scalo Campano abbia ormai raggiunto la propria massima espansione ha reso necessaria l'idea di unire il principale aeroporto civile di Napoli Capodichino, aperto al traffico militare, con quello di Salerno Costa d'Amalfi, dando vita ad un sistema aeroportuale gestito dalla società Gesac, che nell'arco di 3 anni potrebbe assecondare l'ambizioso progetto di vedere transitare nella nostra regione circa 17 milioni di passeggeri.

Unica nota dolente in tutto ciò è la frenata ai complessi lavori di ristrutturazione e ammodernamento dello scalo Salernitano dato dal TAR di Salerno, che, pur confermando la compatibilità dell'opera con le prospettive di crescita del traffico aereo, ha accettato il ricorso di 13 cittadini appartenenti ad una associazione locale, i quali hanno evidenziato l'impatto dell'opera sull'ambiente esprimendo perplessità per la salute dei cittadini delle località vicine allo scalo di Salerno. I lavori sono stati pertanto fermati fino a quando non verranno prodotte nuove documentazioni da parte della Gesac riguardanti il progetto definitivo, cosa che il gestore aeroportuale campano si sta già preparando a fare.

Risolto il problema di questo stop inaspettato l'aeroporto di Salerno, oggi attivo solo su voli privati, nel prossimo futuro avrà una vocazione mista di business e turismo, potendo contare sulla sua vicinanza al porto, ad altre regioni come la Basilicata, a poli industriali e soprattutto alla Costiera Amalfitana.

La Campania, inoltre, si doterà finalmente di un sistema integrato di trasporti anche con il completamento di infrastrutture che serviranno i due scali regionali, a partire dalla nuova fermata della metropolitana di Napoli prevista per fine 2022 e i nuovi collegamenti viari e ferroviari per il costruendo aeroporto di Salerno che, congiuntamente a quello di Capodichino, rappresentano il futuro del trasporto aereo nella nostra regione.

Volendo anche fare però un riferimento al passato, in Campania esistono altri due aeroporti, quello di Capua e quello di Grazzanise, il primo prende il nome dell'aviatore Oreste Salomone, struttura che solo nel 2008 assume lo stato giuridico di scalo civile, appartenente allo stato e rispondente alla gestione dell'ENAC, il secondo, costruito negli anni sessanta ed eliminato definitivamente nel 2013 dagli scali dell'aviazione italiana, circoscrivendo le attività esclusivamente agli scali di Napoli e Salerno. ♦

Giovanni Marino
Segretario Regionale della Campania

Portualità e Trasporto Marittimo

Secondo i dati pubblicati dall'ADSP del Mar Tirreno Centrale, che gestisce i porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia, i traffici marittimi verso gli scali Campani nel 2019 hanno registrato incrementi significativi in tutti i settori. Sono notevoli gli incrementi del traffico passeggeri rispetto all'anno precedente. Nonostante il calo registrato nel Porto di Salerno, i passeggeri delle navi da crociera sono aumentati del 27,36%, raggiungendo il numero complessivo di 1.454.023 croceristi. Cresce del 2,42%, arrivando ad un totale di 7.886.716 passeggeri, anche il ►►►

traffico verso le isole del Golfo, con dinamiche differenziate di aumento nei diversi scali (+ 12, 13% per il porto di Salerno, +5,41 % per il porto di Castellammare, + 1,25 % per il porto di Napoli).

Per quanto riguarda il traffico merci nei porti di Napoli e Salerno per l'anno 2019, rispetto al 2018, si registra una crescita dello 0,9%, per un totale di 32,9 milioni di tonnellate. Il traffico container nei porti di Napoli e Salerno è in crescita del 5,65% rispetto al 2018, con 1.095.156 container espressi in TEU movimentati.

Il generalizzato aumento dei traffici, però, non ha risolto tutte le criticità che ancora insistono sul lavoro marittimo e portuale. Resta di piena attualità il tema dell'adeguamento infrastrutturale. Il Porto di Napoli non ha ancora recuperato i ritardi accumulati nella lunga stagione dei commissariamenti. Nei circa tre anni trascorsi dall'insediamento dell'Adsp del Mar Tirreno Centrale si è registrata una positiva inversione di tendenza concretizzata, ad esempio, nella realizzazione degli escavi dei fondali che ha consentito l'accesso in porto di un maggior numero di navi commerciali. Restano però irrealizzate in parte opere fondamentali, dal mancato completamento della Darsena di Levante alla mancanza di un collegamento ferroviario diretto tra porto e retroporto. Situazione altrettanto particolare al Porto di Salerno, dove le notevolissime difficoltà che stanno rallentando il completamento della Porta Ovest allontanano il decongestionamento dell'area portuale, con un inevitabile allungamento dei tempi di evacuazione delle merci.

Allo sviluppo dei traffici non sempre è corrisposta una crescita del lavoro portuale. La situazione di difficoltà del lavoro temporaneo ex art.17 della L.84/94, ad esempio, resta forse la principale contraddizione tra un sistema portuale in crescita ed una condizione dei lavoratori che non migliora alla stessa velocità.

Da questo punto di vista pesano su Napoli anche le conseguenze delle dinamiche che attraversano una parte del comparto marittimo. La crisi di Tirrenia CIN, ad esempio, investe allo stesso modo i lavoratori marittimi e quelli portuali. Se la chiusura della sede di Napoli espone decine di lavoratori alla pesante alternativa tra trasferimenti insostenibili in altre regioni e la perdita del posto di lavoro, la sospensione della tratta Napoli-Catania ha già ridotto in maniera sensibile le attività portuali connesse, determinando criticità che si riverberano sul terminalista di riferimento della compagnia di navigazione e sul lavoro temporaneo che si è drasticamente ridotto.

Una situazione che potrebbe peggiorare ancora in caso di mancato rinnovo del contributo governativo per la continuità territoriale. Come paventato dalla stessa Tirrenia CIN, altre tratte potrebbero essere dismesse nei prossimi mesi con un impatto molto significativo sul lavoro portuale e, ancor di più, sulla stabilità occupazionale di moltissimi lavoratori marittimi. Tematiche che stanno severamente impegnando la UilTrasporti sia a livello nazionale che regionale, destinate a registrare nei prossimi mesi nuovi ed importanti sviluppi.

Saremo quindi chiamati a confermare la solidità del rapporto che in questi anni abbiamo costruito con i lavoratori, testimoniato da un radicamento che si è manifestato nella crescita del numero di iscritti alla nostra Organizzazione ed in una crescente influenza della UilTrasporti sulle relazioni sindacali con l'Adsp del Mar Tirreno Centrale e con gli operatori economici dei Porti di Napoli e Salerno. ♦

Fabio Gigli
Segretario Regionale della Campania

Trasporto su gomma

Con l'intento di rappresentare lo stato dell'arte del trasporto pubblico su gomma proveremo a fare una sintesi del settore precisando alcuni aspetti pubblicati nell'articolo precedente.

Innanzitutto il dato relativo agli operatori del servizio va aggiornato, in quanto quello indicato precedentemente è riferito a pubblicazioni passate evidentemente da aggiornare al contesto reale.

Dunque, le aziende che operano nell'area metropolitana di Napoli e sulle altre province sono in totale circa 140, un dato significativo che fa registrare una marcata frammentazione del settore; i vettori più grandi, che esercitano il numero maggiore di chilometri dei servizi minimi essenziali, sono:

- Napoli e area metropolitana: Anm, Clp, Ctp, Eav-Dta e Sita Sud. La società Sepsa (erroneamente riportata nell'articolo precedente), unitamente alla ex Circumvesuviana e alla ex Metrocampania Nord Est è confluita con atto di fusione nella Eav Srl (Ente Autonomo Volturno) il 27/12/2012 mentre l'azienda Eav-Bus, oggi Dta-Divisione Trasporto Automobilistico di Eav, è stata inglobata nella holding regionale a seguito del fallimento della stessa. Eav Srl, va evidenziato, società di tpl regionale che si occupa sia di trasporto su ferro che su gomma;
- Avellino e provincia: Air, Sita-Sud;
- Caserta e provincia: Ctp, Clp (subentrata a seguito del fallimento di Acms);
- Benevento e provincia: Trotta Bus (subentrata a seguito del fallimento di AmtS), Etac;
- Salerno e provincia: Busitalia Campania (subentrata a Cstp), Sita-Sud;

Per raffigurare ancora meglio il contesto attuale del tpl campano bisogna necessariamente fare riferimento a un dato temporale di partenza, ossia quello relativo all'inizio della crisi del settore.

Una crisi iniziata nel 2010, a causa della recessione economica, che ha provocato contrazioni nazionali nei trasferimenti delle risorse determinando, di fatto, una paralisi generale di settore durante la quale si sono contati vari default societari.

Seppur lentamente, in quanto i riflessi della recessione influiscono ancora su una reale ripartenza del sistema, il comparto del tpl su gomma si spinge, in prospettiva, verso un lieve miglioramento delle condizioni del servizio; l'acquisto di nuovi autobus da parte della Regione Campania, in parte già consegnati alle varie aziende che operano nel settore, unitamente al processo di ricambio generazionale che diverse realtà stanno praticando attraverso piani assunzionali, sarà probabilmente la chiave di volta per ridare finalmente un servizio migliore, in termini quantitativi e qualitativi, a utenti e cittadini, migliorando evidentemente anche le condizioni di lavoro dei dipendenti.

Un settore, quello del tpl campano che, a seguito delle gare europee previste per l'affidamento in concessione dei servizi minimi di trasporto pubblico locale su gomma (ammesso che il processo di gare andrà in porto), potrà essere soggetto di una trasformazione strutturale consegnando uno scenario futuro, sia per quanto riguarda gli assetti societari che gli ambiti territoriali di competenza del servizio, diversi da quelli attuali. Un processo di trasformazione, a prescindere dalle gare del tpl, che dovrebbe basarsi sul superamento della frammentazione del settore e sulla crescita dimensionale delle aziende, perseguendo economie di scala e riduzioni dei costi di gestione, avendo come obiettivo primario l'efficacia e l'efficienza del servizio garantendo nel contempo il sacrosanto diritto alla mobilità e il miglioramento delle condizioni di lavoro. ♦

Pierino Ferraiuolo
Segretario Regionale della Campania

Ripartiamo con nuove regole

di Antonio ALBRIZIO *

Quante volte ci sarà capitato di leggere nei libri di storia di momenti drammatici, epocali, che ne hanno cambiato il corso e abbiamo provato a domandarci quanto fosse stato difficile viverli.

Mai avrei pensato di viverne uno, il 2020 sarà uno di quegli anni che verrà tristemente ricordato per la sua drammaticità.

La Lombardia è stata duramente colpita, molti di noi hanno pianto per la perdita di un parente, un amico, oppure gioito per la guarigione di un altro, di certo la pandemia lascerà segni indelebili.

Il primo pensiero va a tutti i lavoratori che anche nei momenti più difficili, superando comprensibili timori, hanno continuato a garantire i servizi essenziali a tutti i cittadini.

Medici, infermieri, personale impegnato nei presidi sanitari che, anche a rischio della propria vita, hanno rappresentato l'unica speranza e l'unica difesa per chi veniva contagiato.

I lavoratori dei trasporti sono stati fondamentali, garantendo la pulizia e sanificazione degli ospedali, l'approvvigionamento e la consegna delle merci, il diritto alla mobilità attraverso il trasporto pubblico nelle diverse modalità, il funzionamento dei collegamenti aerei necessari e degli aeroporti, la pulizia delle nostre città e lo smaltimento dei rifiuti.

A loro va il nostro ringraziamento, a loro deve andare il ringraziamento dell'intero Paese; non si dimentichi domani chi è stato così prezioso oggi.

Il secondo pensiero va al ruolo che ha svolto e che dovrà svolgere il Sindacato.



I lavoratori, i cittadini stanno vivendo questi momenti tra sentimenti contrastanti: alla preoccupazione per prevenire il contagio si aggiunge quella per il proprio futuro lavorativo e, spesso, quella della sussistenza economica considerati il ritardo nella erogazione delle indennità degli ammortizzatori.

La nostra responsabilità come sindacalisti è ancora maggiore in questi momenti di difficoltà. I lavoratori si affidano alle nostre scelte, alle nostre azioni. Spesso siamo i loro unici punti di riferimento.

Lo siamo stati all'inizio dell'emergenza, lottando per ottenere condizioni di sicurezza per i nostri lavoratori impegnati nei servizi essenziali, lo siamo stati anche in seguito cercando di gestire al meglio le migliaia di richieste di cassa che provenivano dalle aziende.

Dobbiamo continuare ad esserlo, vigilando ed intervenendo affinché quanto promesso diventi realtà in tempi certi, perché le condizioni di sicurezza vengano rispettate. Sempre.



Abbiamo espresso un giudizio di massima positivo sul “decreto rilancio”. Dobbiamo fare in modo che quanto contenuto non sia vittima delle solite pastoie burocratiche di questo Paese.

Sostenere il mondo del lavoro e l'economia adesso, senza se e senza ma.

La gestione della Fase 2 sarà fondamentale per la ripartenza e la rinascita del nostro Paese.

Sono necessarie regole e responsabilità chiare. Questo stiamo chiedendo alle Istituzioni. Alcune volte ascoltati altre no, ma non smetteremo di insistere in ogni sede e ad ogni livello.

Una cosa è certa: non decidendo non si pensi di scaricare sui lavoratori responsabilità che non possono essere loro.

La diminuzione ed il contenimento dell'indice R0 deve essere un obiettivo comune e non terreno di scontro elettorale; politica, istituzioni, parti sociali devono fare la loro parte nell'interesse comune, a cui devono rispondere con senso civico i cittadini.

I diversi comparti del nostro settore hanno subito effetti diversi, in alcuni casi opposti: se si sono registrati picchi nell'e-commerce con conseguente congestionamento dei magazzini della logistica, dobbiamo rilevare il crollo del trasporto passeggeri, sia aereo che su ferro e gomma.

Il Trasporto Aereo è stato il primo ad andare in crisi e probabilmente sarà l'ultimo ad uscirne. Molto dipenderà dalle regole sul distanziamento che verranno applicate.

Da tempo, da molto prima dell'emergenza, chiediamo nuove regole per il mercato, per la concorrenza, un piano nazionale aeroporti chiaro ed attuale. Ora è più che mai necessario definirle queste regole.

Mentre il trasporto ferroviario di lunga percorrenza è destinato a recuperare parte di quote di mercato, desta molta preoccupazio-

ne il TPL e non solo per le norme sul distanziamento sociale che modificheranno necessariamente i ragionamenti sulla “funzione” di trasporto pubblico.

Sarà necessaria una grande campagna di informazione per recuperare il danno di reputazione che, suo malgrado, ha subito il TPL, creando le condizioni perché si superi il timore dell'utilizzo dei mezzi da parte dei cittadini.

Le nostre città non potranno sopportare a lungo l'incremento del traffico e dell'inquinamento dovuto all'utilizzo dei mezzi privati, l'utilizzo dei servizi in sharing non potrà soddisfare la domanda, sarà quindi indispensabile definire un nuovo modello di TPL, insieme alla riprogrammazione degli spazi e dei tempi delle città.

Sono stati periodi particolari per tutti, abbiamo dovuto affrontare il nostro lavoro con modalità diverse, con qualche difficoltà ma con grande impegno di tutti i funzionari e delegati sindacali che colgo l'occasione per ringraziare, ci è mancato il rapporto fisico, il contatto con i lavoratori ma una cosa non è mai mancata e mai mancherà, la difesa delle loro condizioni, dei loro diritti, il nostro “essere a disposizione”.

Ci aspettano altre sfide impegnative, Avanti Uiltrasporti! ♦

* Segretario Generale Uiltrasporti Lombardia

SICILIA: l'emergenza Covid 19 aggrava la perenne emergenza lavoro

La Uiltrasporti Sicilia non si arrende: bisogna difendere il Lavoro

di Agostino FALANGA *

In questa Sicilia così fragile l'emergenza Covid 19 colpisce pesantemente una collettività alla ricerca di uscire dal tunnel del lavoro nero, dal precariato, dalla mancanza di concrete prospettive di crescita socio economica.

La Uiltrasporti Sicilia fortemente impegnata in un'opera capillare di sensibilizzazione delle Amministrazioni e delle aziende, con l'obiettivo di rafforzare le grandi risorse del Territorio per una vera crescita sociale, si è trovata improvvisamente a doversi confrontare con una controparte nuova, imprevedibile, subdola. Un nemico che costringe la nostra terra ad un regresso sociale senza precedenti. Una drammatica condizione che ci ha costretto a firmare centinaia di accordi perché i lavoratori disoccupati potessero accedere agli ammortizzatori sociali; malgrado fosse stato previsto negli stessi l'anticipazione dello stipendio nella maggior parte dei casi non ha avuto seguito. Ma in una regione in cui lavoro sommerso e disoccupazione abbondano, è emerso il dramma degli "invisibili", e sono tanti, che non possono accedere direttamente ai provvedimenti del welfare ma hanno bisogno, comunque, di aiuti economici perché tutte le attività, anche quelle più umili di chi si arrangia per sopravvivere, sono cessate con l'emergenza.

Da sempre questa Organizzazione attraverso chi scrive, si è battuta contro l'insipienza di amministrazioni cieche, complici di fatto di chi sfrutta il lavoro. Un lavoro giornaliero di rinnovamento il nostro, non semplice ma necessario per sconfiggere la diffidenza dei lavoratori verso il Sindacato, quasi rassegnati a subire "il sistema".

Non si vuole aprire una polemica con le amministra-



zioni centrale e regionale che sono state chiamate ad emettere ordinanze rigide contro la diffusione del virus. In Sicilia i numeri dell'emergenza sono molto al di sotto di quelli di altre regioni per cui, volendo, si potrebbe disquisire sulla necessità dell'adozione di misure drastiche al pari delle regioni del Nord. Qui forse il lavoro avrebbe potuto essere meglio tutelato pur con tutte le avvertenze di tutela sanitaria. L'impatto sociale sarebbe stato ridotto ed oggi la ripartenza sarebbe più facile. L'Amministrazione regionale del governo Musumeci ha certamente imposto rigidità che hanno colpito tutti i settori produttivi ed i servizi; chiudendo la Regione ai collegamenti marittimi, TPL, ferroviari ed aerei ha isolato la Sicilia e, purtroppo, anche le quattordici isole minori attraverso le quali progredisce il nostro turismo, ossia la nostra più importante risorsa economica. Abbiamo tutti assistito ai fatti accaduti a Messina, la porta di accesso marittimo, assieme a Palermo, e ferroviario, quella che porta merci e passeggeri nella nostra Isola. Ancor oggi il Governatore Musumeci, pur essendo partita la

fase due, proclama che sino a fine maggio "qui noi entra nessuno". Questo se da un lato tutela la sanità dei nostri concittadini dall'altro incide pesantemente su tutte le attività che qui producono ricchezza ossia turismo ed enogastronomia su tutto. Sarà difficile tornare alla normalità, sarà difficile riprendere le nostre abitudini, il nostro futuro sarà quello che nei prossimi mesi sapremo costruire.

Oggi, proprio per la delicatezza del momento, dobbiamo impegnare tutte le nostre capacità per difendere i Lavoratori e la loro sicurezza sanitaria, ma dobbiamo ripartire.

Il tempo per trarre conclusioni e fare processi non è questo e comunque non appartiene a questa Organizzazione sindacale questo compito. Noi per la tutela dei Lavoratori guardiamo solo ai fatti concreti, un modo forse diverso da altri ma certamente motivo di orgoglio.

Un saggio disse: "Dobbiamo batterci tutti perché tutti abbiano un lavoro".

Un assunto sempre attuale, oggi più che mai, un obiettivo che dovremo seguire come la stella polare che ci guida per andare verso acque meno tempestose di quelle in cui oggi ci troviamo.

Un dogma per chi vuol appartenere alla Uiltrasporti Sicilia protagonista in questi ultimi tempi di un grande cambiamento nell'interpretare la missione sindacale.

Dovremo stare tutti molto attenti e lo saremo, affinché sulla pelle dei Lavoratori non si giochino partite truccate.

Va anche fatto cenno ai tanti proclami che hanno preceduto l'emanazione dei DPCM; nel pubblicizzare attraverso i media tante forme di sostegno economico per aziende e lavoratori, in concreto e nella maggior dei casi, gli aiuti stanno arrivando con il contagocce perché sono sulla carta ma bloccati da una burocrazia insopportabile, lenta, farraginosa.

Il recentissimo DPCM noto come "decreto rilancio", al quale ha dato un significativo contributo per ciò che attiene i Trasporti il nostro Segretario Generale Claudio Tarlazzi, ha stanziato somme importanti per aziende e lavoratori. Speriamo che i contenuti economici di questo Decreto portino, da subito, in Sicilia le risorse promesse e necessarie per la ripartenza. Tuttavia se continueremo a subire i danni che derivano dalla burocrazia legata ai provvedimenti di sostegno, le conseguenze



saranno fatali perché nessuna azienda siciliana, piccola o grande che sia, ha la forza economica a disposizione per sostenere per mesi i costi del lavoro in attesa di risorse che tardano ad arrivare.

La storia insegna a noi siciliani che abbiamo dovuto lottare contro tanti oppressori.

Siamo sempre risorti e risorgeremo anche dopo questa "guerra" che uccide senza cannoni.

Dobbiamo avere la capacità di resistere, rifiutare il concetto di arrendevolezza che pure potrebbe prenderci, combattere come prima e più di prima, per eliminare la piaga del lavoro sommerso, grande nemico del Sindacato, dei Lavoratori e della collettività.

Vorrei che questa fosse l'occasione propizia affinché, quando finirà questa tragedia, la Uiltrasporti Sicilia possa diventare ancor più protagonista per un vero cambiamento del lavoro: basta precarietà, basta schiavitù in cui sono costretti a vivere i lavoratori che temono di perdere il posto di lavoro, basta morti sul lavoro spesso pure senza colpevoli.

A parità di doveri deve corrispondere parità di diritti, lo ha ricordato a tutto il Paese il presidente Pertini.

Questa è la strada che il Sindacato non può e non vuole abbandonare.

E noi della Uiltrasporti abbiamo uomini validi, a tutti i livelli, per contribuire alla ripartenza affinché la crescita della nostra terra parta dal lavoro e dai giovani che il lavoro non siano più costretti a cercarlo altrove.

Dobbiamo seguire l'esempio dei nostri predecessori che dalle ceneri sono risorti, hanno fatto grande la Uil e la Uiltrasporti.

Il motto "andrà tutto bene" è un inno alla speranza ma abbiamo il dovere di fare in modo che diventi realtà.

Quest'anno per la prima volta non è stato possibile celebrare la festa del Lavoro. Se andrà tutto bene e dipende da noi, potremo tornare a festeggiare il Primo Maggio a Portella della Ginestra ed in tutte le piazze; perciò ora dobbiamo solo lavorare, perché il lavoro e la dignità del lavoro, sono la vera forza del popolo e del Sindacato.

W sempre e per sempre la Uiltrasporti. ♦

* Segretario Generale Uiltrasporti Sicilia

UNITI SI VINCE

La Situazione Trasporti in Umbria

di Stefano CECCHETTI *

Questa incredibile situazione a cui siamo stati costretti, dettata dalla pandemia in atto, ci ha fatto perdere tutte quelle che erano le nostre certezze. In un battibaleno si è rivoluzionato il modo di relazionarci, ma soprattutto di vivere.

Persone costrette a casa, e altre in prima linea che lavorano per garantire servizi e assistenza a tutti gli altri. Sono tante in ambito ai settori che sono propri della Uiltrasporti. A tutte queste persone, anche al di fuori dei nostri settori, va tutta la nostra vicinanza e stima, oltre ai grazie infiniti. Purtroppo ci porteremo dietro per sempre, come Italia, la pecca di aver lasciato queste persone senza appropriate garanzie di sicurezza, o comunque limitate, anche qualitativamente. E questo è davvero frustrante, per noi sindacato, che ben poco siamo riusciti ad ottenere, malgrado gli sforzi, gli accordi raggiunti con le controparti, per lo più disattesi, e gli appelli e le denunce fatte agli organi competenti, Prefetti compresi. Ancora oggi, a oltre due mesi dall'inizio di questa sciagura, i disagi per chi sta lavorando sono solo lievemente mitigati. Questo è inaccettabile! E se queste persone si fermassero, allora tutto si aggraverebbe, questa e la loro debolezza su cui tutto il sistema si è accanito, quasi fregandosene.

Ci preme, inoltre, fare il punto circa la situazione della nostra Umbria in relazione al sistema Trasporti:



il Servizio Ferroviario, che su scala nazionale è passato da 300 convogli Ternitalia A.V. a 8 e da 116 di Italo a 2, in Umbria vede l'80% dei treni fermi, con chiusura delle biglietterie e personale di Circolazione ridotto del 30% onde garantire il rispetto delle distanze in ambito lavorativo. Per quanto attiene le Officine folignati la produzione è stata ridotta dell'85% e ha comportato 341 operatori in sospensione con accesso agli ammortizzatori sociali, mentre la manutenzione infrastrutture vede tutto l'organico in forza, garantite le idonee misure previste, al fine di interventi anche straordinari vista la bassa circolazione.

Il TPL Gomma, Ferro e Navigazione ridotto al 30%, Minimetro chiuso, con personale coperto da ammortizza-



tori sociali. Siamo in attesa di riscontro da Regione Umbria al fine di riuscire a comprendere le intenzioni della stessa circa i preannunciati tagli pari a 3.5 milioni di euro per l'anno in corso, per cui ci siamo già esposti rappresentando la nostra contrarietà. La riduzione in atto dovrebbe di gran lunga assorbire tale taglio, ma non se ne ha conferma e, questo, sposta di molto quello che potrebbe essere il futuro del TPL in Umbria, sia dal versante del servizio per qualità e quantità, che dal versante occupazionale. E' a tutti nota la nostra presa di posizione rispetto alle altre sigle confederali, di contrarietà alla firma dell'accordo Busitalia, relativo ai criteri da adottare organizzativamente nel periodo di sospensione dal lavoro degli addetti, con utilizzo preventivo di tutte le ferie pregresse, senza lasciarne un minimo necessarie per ammortizzare le difficoltà che potrebbero insorgere se avvenissero i tagli di cui sopra. La nostra posizione, con estrema soddisfazione, possiamo dire è stata utile avendo poi, successivamente, rivisto tutti la posizione che ha portato ad un livello minimale di gg 6 di ferie pregresse da non utilizzare in questa fase. Va quindi sollecitato il confronto già richiesto con la Regione, che provvederemo a fare nei prossimi giorni, possibilmente unitariamente alle altre OO.SS. confederali, altrimenti noi soltanto Uiltrasporti.

Trasporto Aereo quasi azzerato in tutta Italia ed anche a Perugia, salvo il previsto presidio di 5 operatori, il resto in CIGS a zero ore per un anno, tenuto conto delle difficoltà già precedenti di scarsità di voli da e per Perugia, quindi in previsione pessimistica di una difficoltosa ripartenza del settore trasporto Aereo, di cui vorremmo discuterne con la Regione Umbria.

Trasporto Taxi e autonoleggio, pressoché azzerato, con operatori garantiti da ammortizzatori sociali.

Il Trasporto Merci e Logistica si presenta in modo abbastanza diversificato su due fronti: il primo in cui si sono alzati notevolmente i volumi di lavoro, settore alimentare e legato all'E-Commerce, il resto con ricorso agli ammortizzatori sociali, a fronte dell'abbassamento repentino dei consumi non alimentari. Notevoli i disagi che incontra il personale viaggiante a fronte della pressoché totale chiusura di spazi idonei per il consumo quotidiano alimentare e dei fabbisogni fisiologici durante i viaggi. In ambito Logistico, come detto in apertura, malgrado le disposizioni delle varie aziende di garanzie delle distanze sociali, con modifiche agli orari delle turnazioni, hanno difficoltà rispetto all'approvvigionamento di DPI specifici anticon-
tagio da Covid-19.

►►►

Anche il settore del Multiservizi in ambito pulizie civili e industriali, fuori dai luoghi sanitari in cui si lavora ad alto rischio, ha subito un grande ridimensionamento, in conseguenza del fermo produzione delle fabbriche e dello Smart Working dei settori impiegatizi.

L'ambito dell'Igiene Ambientale ha visto calare il fabbisogno legato alle attività commerciali sospese per cui i Gestori tendono al ricorso agli ammortizzatori sociali, da noi e le altre OO.SS. diffidati, in quanto ricorso indebito poiché non hanno subito variazioni circa i corrispettivi da parte degli Enti committenti. Con grave ritardo, solo il 30 Marzo u.s., la Regione Umbria ha disposto l'ordinanza di metodologia particolare, per la raccolta e lo smaltimento dei rifiuti prodotti dalle persone risultate positive all'esame del Covid-19 e da quelle a rischio in quarantena fiduciaria presso il proprio domicilio, assoggettando tali rifiuti alla categoria dei Pericolosi. Stiamo verificando e sicuramente interverremo, affinché tale nuovo metodo che, oltre a garantire con adatti strumenti l'incolumità degli operatori, consenta una adeguata vivibilità, tenuto conto delle impossibilità, per chi espleta tale servizio, di potersi rifocillare in alcun modo durante lo svolgimento dello stesso e neppure svolgere i propri bisogni fisiologici se non in luoghi preposti, che ad oggi non sono stati predisposti.

Molte sono state fino ad oggi, ma alcune continuano a pervenire alla nostra O.S., le richieste di consultazione per accesso ai vari ammortizzatori sociali, da parte delle aziende dei settori di nostra competenza, a cui abbiamo risposto e stiamo rispondendo, con puntualità affinché non vi siano ritardi per il pagamento degli assegni da parte dell'Inps, in quei casi, parecchi, in cui le aziende hanno demandato il pagamento.

Si sta pensando in queste ore alla ripartenza delle attività commerciali, artigianali e industriali, al fine di ripristinare il lavoro che oggi è fermo e causa notevoli disagi sociali ai lavoratori. Confidiamo che possa avvenire presto la massima ripresa ma siamo, tuttavia, consapevoli della grande insidia che ancora resta circa il propagarsi dei contagi. Quindi tutto dovrà essere fatto con la massima attenzione e cautela, per non compromettere tutto quanto fatto sino ad ora in termini di

sacrifici, soprattutto dal lato umano per le distanze da familiari ed amici a cui ci ha costretto la pandemia diffusa in tutto il mondo. Bene, ma non definitivamente sufficienti, i provvedimenti del Governo Conte in aiuto alle Imprese oggi in grande difficoltà per la mancanza di liquidità sottratta dall'abbassamento contingente di tutti i consumi, oltre a quello alimentare.

Si prospetta un periodo lungo di disagi per tutta l'economia italiana, che vede compromesso il dato crescita in modo pesante. Necessitano importanti impegni circa gli investimenti pubblici in infrastrutture che creino occupazione e diano risposte necessarie ai collegamenti viari del nostro Paese, andando a terminare le opere già iniziate e mettendo in esecuzione quelle progettate.

Tutto il sistema trasporti necessita di urgente revisione, in particolare il TPL su gomma, per cui mancano risorse per dare risposte più funzionali alle nuove necessità di mobilità tra territori, oltre a dare certezze occupazionali. Questo un tema importante da affrontare pensando alla ricostruzione prossima del sistema Italia.

Nella ripresa vanno fatti tutti gli sforzi possibili a salvaguardia della salute e della vita dei lavoratori, evitando nel modo più assoluto gli errori già percorsi di approvvigionamento dei DPI appositi. Questo dovrà essere al primo punto, in tutti i luoghi di lavoro, come dovremo essere tutti più cauti e ascoltare quanto ci viene imposto dallo Stato, per la nostra sicurezza e di tutti gli altri cittadini, medici e operatori sanitari. Non potremmo permetterci di ricadere in una situazione di espansione di contagio come quella passata, in alcuni casi ancora presente.

Uniti si vince. Non lasciamoci abbattere moralmente, ce la faremo! Rispettiamo le regole e tutto sarà meno complicato per uscirne. ♦

** Segretario Generale Uiltrasporti Umbria*

TRENTINO:

La zoppicante ripartenza del trasporto pubblico locale

di Nicola PETROLI *



Crediamo non si possa criticare l'operato delle aziende e delle istituzioni ad inizio pandemia, quando, tra febbraio e marzo, i numeri dei contagi e delle terapie intensive si avvitavano in una spirale inflazionistica senza precedenti richiedendo sforzi enormi per farvi fronte.

Ora però siamo a metà maggio, e in mezzo abbiamo avuto un mese e mezzo di lockdown nel quale le società e la politica avrebbero dovuto riorganizzarsi e pianificare il "dopo emergenza" per ripartire velocemente ed efficacemente.

Come siamo messi oggi nel trasporto pubblico locale?

Beh, potremmo iniziare dalla fornitura dei dpi, che qui in periferia (Rovereto nel nostro caso) scarseggiano, per usare un eufemismo, costringendo i responsabili a centellinare mascherine e gel sanificante, costringendo gli autisti a seguire complicati e controproducenti protocolli (per poter accedere alla fornitura) che risultano una perdita di tempo, come il fatto di dover recarsi il giorno prima al movimento per richiedere appunto i dpi spettanti (e se un dipendente fosse in ferie o di riposo e abitasse a 30 km?), oppure di dover riportare il flacone di gel vuoto per averne uno pieno (senza che ciò fosse stato detto con anticipo), oppure, ancora peggio, di non aver un riferimento in azienda che risponda prontamente ai problemi legati a tutto il contesto Covid, lasciando ognuno in balia di sé stesso o delle sue conoscenze interne (se ha la fortuna di averne), confidando in fondo ad ogni direttiva aziendale nella "responsabilità singola" di ogni lavoratore, un buon modo questo per non decidere scaricando sempre la responsabilità a valle.

Come per l'apertura della porta anteriore e dello spazio limitrofo all'operatore d'esercizio, che lascia l'autista alla mercé dell'utenza che gli passa a pochi centimetri, e alla quale dovrebbe pure controllarne il corretto uso della

mascherina, della distanza interpersonale e il conteggio di fermata in fermata del numero complessivo per non superare i limiti imposti dagli ordini di servizio in base al tipo di bus. Naturalmente, poi, se qualcosa non andasse nella giusta direzione, fermarsi, invitare l'utenza a regolarizzarsi e qualora questa declinasse l'offerta invitarla a scendere, infine, chiamare le forze dell'ordine... Il tutto, naturalmente, senza creare situazioni di conflittualità e mantenendo le distanze previste.

Regole scritte da responsabili dietro una scrivania d'avorio, che non vogliono assumersi responsabilità e men che meno prendere decisioni con coraggio per cercare di guardare oltre risolvendo i problemi (almeno quelli macroscopici) prima che questi si manifestino.

Per non farci mancare proprio nulla, resta l'unico bagno in utilizzo agli autisti, quello cioè della stazione FS Rovereto che dal 18 maggio non erogherà più il servizio gratis al personale di TT, in quanto la società che gestisce il servizio avrebbe "problemi" di natura economica con l'azienda. Ottima notizia questa, così, con tutti i bar chiusi, finalmente il personale viaggiante potrà godere di una delle tante viste panoramiche della nostra splendida valle durante l'espletamento dei propri bisogni alla prima piazzola utile durante la linea! Come Uiltrasporti del Trentino manifestiamo il nostro disappunto per quel che riguarda la pessima gestione del servizio Urbano tutto, evidenziando le problematiche di cui sopra, che sono solo alcune delle tante e chiediamo all'Azienda di prendere in seria considerazione un cambio ai vertici per la gestione dei Servizi Urbani, preso atto dell'evidente incapacità di far fronte ai problemi impellenti e improrogabili di questo periodo. ♦

**Segretario Generale Uiltrasporti Trentino*

Tutto cambia perché nulla cambi?

di Maurizio LAGO *

L'emergenza Covid-19 ha rivoluzionato le nostre vite. Da settimane dobbiamo mantenere le distanze di sicurezza, indossare dispositivi di protezione personale, come guanti e mascherine. Sono cambiati i modi di vivere, sono cambiate le priorità.

E' un periodo difficile l'esperienza umana che si sta vivendo rimarrà, in maniera indelebile, nelle menti di tutti noi, si è creato un forte senso di comunità, ci siamo aiutati a vicenda e posso dire che ci siamo sentiti supportati da tutta la UIL. Anche l'organizzazione è cambiata: la gerarchia è stata quasi dimenticata e i nostri leader hanno lavorato con noi fianco a fianco, come una squadra. Non erano più sopra di noi, ma accanto, perché avevamo mille difficoltà da fronteggiare (CIGS, FIS, Comitati Covid, ecc. ecc.) e dovevamo per forza stare uniti. Parlo soprattutto dei primi tempi dell'emergenza, quando le disposizioni di legge cambiavano continuamente: ogni giorno c'erano nuovi provvedimenti e nuove regole da seguire. I lavoratori erano spaventati e spesso disorientati avevano solo noi del sindacato come unico riferimento, guai allora a restare chiusi, avevamo l'obbligo morale di dare certezze e sicurezze!

Inutile nascondercelo in questo periodo di epidemia l'intera collettività sta vivendo una delle fasi più delicate della sua storia recente. L'esperienza ci insegna che spesso sono proprio i periodi difficili, complicati, dolorosi a farci crescere di più, a rafforzarci, a rendere



più saggi. Ciò significa che dietro ad ogni batosta che l'esistenza ci riserva si nascondono delle "preziosi" lezioni da poter imparare.

Da questa crisi sconteremo conseguenze pesanti sia a livello sociale che economico. Se spostiamo lo sguardo dai problemi alle possibili soluzioni, però, possiamo renderci conto che anche da una realtà così sfortunata ci sono degli utili insegnamenti da trarre.

Dobbiamo prepararci a saper tornare alla normalità, combattendo il rischio che dopo la crisi continui a permanere la paura, che la società sia meno aperta e i rapporti umani si impoveriscano. Le misure per limitare la mobilità delle persone stanno mostrando a enti e aziende come una quota significativa dei nostri spostamenti possa essere facilmente sostituita da riunioni on line. Ci accorgiamo con sorpresa che lo smart working è un'opzione che può essere funzionale anche da noi e non solo in altri paesi.

Oramai è comprovato che il dipendente che può gestire il proprio lavoro è un lavoratore più motivato, più efficiente, più responsabile e quindi più profittevole. L'impiego dello smart working rappresenta un vantaggio economico importante per il dipendente, penso al risparmio di tempo per recarsi a lavoro, al costo dello spostamento ed a tutti questi costi correlati che il dipendente deve sostenere durante la sua assenza da casa. Questo però non deve fare il paio con la privazione di alcuni diritti riconosciuti nei contratti di lavoro come ad esempio i buoni pasto che nella loro evoluzione hanno raggiunto connotati salariali importanti al punto da essere considerati un'ulteriore mensilità. In questo contesto, piuttosto, credo sia opportuno affrontare con convinzione la questione della riduzione dell'orario di lavoro.

Il lavoro agile semplifica la vita familiare e riduce i nostri consumi energetici e le nostre emissioni, tenuto conto che l'uso dei mezzi pubblici al momento è tra le opzioni da ridimensionare, con la consapevolezza che in futuro non dovremo avere il timore che abbia effetti negativi in quanto è uno dei settori fondamentali per combattere i cambiamenti climatici.

Le modalità "call" di molte riunioni di lavoro lascia molti di noi con maggior tempo: può essere l'occasione per provare, una volta tanto, opzioni più ecologiche per i nostri stili di vita che trascuriamo nella frenesia abituale.

Insomma è il momento della riflessione, dal punto di vista economico e produttivo, dobbiamo pretendere l'innovazione, una visione diversa del rapporto con gli spazi produttivi ed economici. Nell'ultima grande crisi del 2008, coloro che si sono fortificati maggiormente sono stati sempre gli stessi interessi produttivi, economici e politici. I governi di tutto il mondo andarono a soccorso delle banche, con la conseguenza che si è avuto un arricchimento dei ricchi e l'impoverimento di chi non aveva risorse a disposizione e i diritti sociali sono stati tagliati.

Mi piacerebbe assistere, una volta superata l'emergenza, a una capacità coraggiosa da parte del sindacato nel riprendere a lottare per idee di società che metta



al centro la persona. Occorre imparare e prendere coscienza di alcune verità, bisogna dare valore a ciò che conta davvero: le persone. L'auspicio è che ognuno possa trarre da questa esperienza quegli insegnamenti per migliorare il futuro, liberandoci da una serie di azioni che non fanno avanzare i processi ad esempio la sburocratizzazione dei processi ma anche la capacità di effettuare scelte che vadano oltre il singolo interesse. E' il momento di vedere le cose con un modo nuovo, bisogna attivare processi decisionali più snelli eliminando il superfluo.

Occorre pretendere che lo Stato torni ad essere protagonista dell'economia, almeno nei settori strategici, ponendo fine ai dettami neoliberalisti dove è il mercato l'unico ente regolatore dei rapporti umani, che continua a considerare il Lavoro, la Salute e l'Ambiente elementi da sacrificare al profitto. Si dovrà essere estremamente attenti a frenare i rischi di aggravamento delle dinamiche che negli scorsi decenni hanno prodotto una crescente disuguaglianza economica.

Dobbiamo guardare al futuro con fiducia, dobbiamo vedere nella ripartenza l'inizio di un periodo eccitante della nostra vita un'epoca che ci darà l'opportunità di contribuire allo sviluppo della persona e al progresso della società, in maniera nuova creativa, più profonda e a misura di uomo. Bisogna lavorare per i prossimi anni tutti nella stessa direzione, per evitare che in futuro ci si guardi indietro e si recita: "si stava meglio quando si stava peggio". ♦

** Segretario Generale Uiltrasporti Emilia Romagna*

Sindacalisti al tempo del coronavirus

di Giuseppe MURINNI*

Non ce lo saremmo mai aspettato! Dopo un primo smarrimento, forse stiamo iniziando davvero a metabolizzare quanto stiamo vivendo ormai da oltre due mesi. Le abitudini della nostra vita quotidiana sono state improvvisamente stravolte facendo vacillare quelle che erano le nostre naturali inclinazioni specie nei rapporti interpersonali. Così ci siamo dovuti assuefare ad una modifica radicale ed immediata del porsi verso gli altri; abbiamo, cioè, dovuto imporci una sorta di "distanziamento" cautelativo e diffidente dai nostri simili. Nulla di più innaturale.

Un atteggiamento che risulta già molto difficile da far acquisire all'uomo comune... impossibile, a mio avviso, ad un "sindacalista". Infatti, consci che non ci saremmo mai riusciti, abbiamo dovuto imporci addirittura la chiusura delle nostre sedi per evitare sicure trasgressioni ai decreti ed alle ordinanze.

Noi, dirigenti sindacali, abbiamo dovuto reinventarci il mestiere per operare con nuove modalità perché il "sindacalista al tempo del coronavirus", non solo ha smarrito i suoi luoghi naturali (i luoghi di lavoro e le assemblee) ma anche e soprattutto la sua scontata modalità di relazionarsi con i lavoratori e le aziende: il contatto diretto e ravvicinato. Dovevamo però sopravvivere e, siamo



stati immediatamente e camaleonticamente capaci di organizzarci con le "chat" per informare in tempo reale i delegati e gli iscritti su ogni singolo provvedimento emanato. Siamo soprattutto divenuti esperti di "conference-call" mediante le quali abbiamo concluso accordi con le aziende, ma soprattutto abbiamo trovato il modo per poter dar sfogo alle proverbiali logorroiche capacità comunicative di ognuno di noi. Ma non è lo stesso!

Il rapporto virtuale raffredda le emozioni e rende asettici i confronti. I telefonini hanno visto esaurite le bat-

terie già a metà giornata ed è stata dura restarci attaccati per ore, ma quelle lunghe telefonate hanno fatto emergere un ruolo che spesso, “nei giorni della normalità”, avevamo sorvolato: l’essere anche fondamentali punti d’ascolto.

Siamo stati importanti per molti non solo per questioni squisitamente di “lavoro” e, cercati a tutte le ore non sempre capaci, per debolezza umana, di offrire disponibilità incondizionata. Ma anche i lavoratori “al tempo del coronavirus” sono cambiati. Li senti molto preoccupati, perché temono che uscendo di casa per andare al lavoro potranno tornare e contagiare i propri familiari. Li senti molto delusi, perché le televisioni annunciano scelte forti a loro favore ma non vedono ancora nulla di concreto. Li senti molto arrabbiati, perché la sensazione è che alla fine sia di nuovo l’economia a sopraffare i bisogni sociali ed a dettare “la linea”. Sono però anche divenuti consapevoli del fatto che non si può più vivere la quotidianità pensando che nulla ci possa toccare e che, in qualsiasi momento, all’improvviso qualcosa potrà arrestare lo scorrere abituinario delle nostre giornate.

La fase di progressiva riapertura di diverse attività impone la capacità di coniugare la tutela dei lavoratori e la ripresa della produzione ma, il rispetto rigoroso dei protocolli di sicurezza, oggi come mai deve essere una certezza. E’ necessario evitare il cortocircuito che purtroppo esiste tra i “Protocolli per la prevenzione e la sicurezza dei lavoratori” sottoscritti tra governo e sindacati e quanto poi accade davvero nelle realtà lavorative in particolare di medie e piccole dimensioni. Bisogna garantire la effettiva disponibilità di dispositivi di protezione individuale e di test diagnostici per monitorare almeno tutti coloro che, nel lavoro, hanno relazionalità spinte e soprattutto contrastare quel triste fenomeno che vede le imprese dimostrare una concreta insensibilità alla tutela della salute dei lavoratori.



Vi sono troppe imprese che si preoccupano soltanto di esimere l’imprenditore da ogni responsabilità penale, civile o amministrativa costruendo documentazioni che, solo formalmente, dimostrano che le regole sono correttamente adottate ed efficacemente attuate confidando nel fatto che gli strumenti di controllo e di contrasto a disposizione degli Rls e Rsu/Rsa sono, nei fatti, armi spuntate e che le istituzioni competenti non sono attrezzate per fare controlli a tappeto. Ed in questo scenario turbolento anche “il complesso dei movimenti che hanno come fondamento e come fine l’organizzazione dei lavoratori e la tutela dei loro diritti e dei loro interessi economici” cioè il Sindacalismo, dovrà probabilmente riscrivere i suoi *modus operandi*.

Dovremo proseguire in guanti di lattice e mascherine, video call, e distanziamenti? Le incertezze e le contraddizioni della scienza umana e dei troppi esperti da talk-show con visioni diametralmente differenti rispetto agli sviluppi di questa pandemia, non ci consentono una programmazione temporale ben determinata.

Ed allora, un passo alla volta, intanto siamo riusciti a riaprire le nostre “seconde case”: le sedi sindacali. Certo, con misure di protezione per gli operatori e per chi viene a visitarci ma, poter riscoprire il piacere di confrontarsi di persona anche se di problemi di lavoro e, seppur dietro un pannello di plexiglass, ... è tutta un’altra cosa! ♦

** Segretario Generale Uiltrasporti Abruzzo*

Riflessioni in quarantena: coronavirus, viaggiare in sicurezza? Con il buon senso e la giusta organizzazione si può

di Giorgio ANDREANI *

Il nostro Paese si appresta a stabilizzarsi sulla fase 2, propedeutica alla fase 3 che sarà la vera ripartenza, e si interroga su una grande quantità di questioni particolarmente rilevanti; una tra le più complicate, che sicuramente merita una riflessione approfondita ed una forte attenzione, è quella che riguarda il trasporto pubblico e la mobilità delle persone.

Le immagini che abbiamo impresse nella nostra mente a proposito del mondo "normale" vissuto fino a qualche settimana fa, sono quelle di autobus pieni, stazioni ferroviarie e metrò affollate, treni ed aerei con sedili molto vicini e spazi stretti, code agli imbarchi negli aeroporti, e così via.

Come si può conciliare allora il bisogno di trasporto pubblico, utile oltretutto ad evitare l'aumento dei costi personali per spostarsi con il mezzo proprio come ad esempio l'auto, e a tenere sotto controllo l'inquinamento e lo smog prodotto dal traffico privato, con gli standard di sicurezza imposti dal virus, necessari a evitare i contagi sia tra gli utenti che tra i lavoratori dei trasporti?

Oltretutto è opinione diffusa degli scienziati che lo smog e l'inquinamento hanno rappresentato un elemento importante nel veicolare con maggiore facilità la diffusione del virus.

Inoltre dobbiamo essere coscienti che trovare una nuova normalità, in sicurezza, è necessario per evitare che l'economia, e conseguentemente cittadini, fami-



glie, lavoratori, imprese, possano essere le vere vittime del virus, ma non per i danni causati dal virus stesso, quanto per i danni irreparabili all'economia e al sistema sociale su cui si basa il sistema paese e non solo.

Rispetto a tutto ciò, il trasporto pubblico assume un ruolo molto più strategico di quanto poteva averlo fino a qualche settimana fa.

In primo luogo va evitata la prudenza fine a se stessa: potrebbe causare indirettamente molti più danni e vittime. La prudenza è saggezza, se accompagnata dal buon senso. Occorre sensibilizzare i cittadini con una forte campagna informativa e pubblicitaria alle nuove regole dell'utilizzo del mezzo pubblico, così come occorre però, di fronte ad un cattivo comportamento, che ci siano i relativi controlli e, se necessario, sanzioni esemplari.



Se è vero, come dicono gli scienziati, che l'uso delle mascherine protettive da parte di tutti riduce il rischio di contagio a percentuali bassissime, così come tenere gli ambienti pubblici, come i mezzi di trasporto, puliti e sanificati, occorre investire risorse in questo senso. Il cittadino deve poter accedere ad ambienti sanificati, e facilmente ai dispositivi di sicurezza se non ne dispone prima di mettersi in viaggio; perciò stazioni ferroviarie, capolinea degli autobus e fermate, aeroporti, stazioni marittime e così via dovranno essere muniti di questi dispositivi.

Stessa cosa vale per i lavoratori del trasporto pubblico che, in costante contatto con le persone, e chiamati in questo momento ad una particolare concentrazione per svolgere un servizio così delicato, meritano una particolare attenzione e protezione.

Per venire alle questioni di casa nostra, nella nostra regione, occorre aprire un tavolo di confronto con il Governo regionale per affrontare queste riflessioni, non solo legate all'organizzazione dei servizi di trasporto, ma anche a come far diventare nuovamente strategici trasporti ed infrastrutture del territorio marchigiano.

L'aeroporto delle Marche ad esempio che è rimasto sempre in prima linea in queste settimane, rispetto al quale abbiamo chiesto una incontro al Presidente Cerscioli e siamo in attesa di convocazione auspicando che arrivi quanto prima. Oppure al trasporto pubblico locale, sia ferroviario che su gomma, che anch'essi hanno garantito sempre un servizio essenziale ed importante,

rispetto ai quali, proprio per la capillarità del servizio, e alle preoccupazioni naturali da parte dei lavoratori del settore, occorre un tavolo permanente per affrontare tutte le problematiche che si potrebbero incontrare da qui in avanti. Stessa cosa vale per il porto e il trasporto marittimo.

Utile potrebbe essere avere un tavolo di confronto oltre che con il Governo regionale, anche con chi rappresenta le attività produttive, perché il trasporto, non dimentichiamocelo, è di vitale importanza anche per chi produce. Servono perciò investimenti mirati che garantiscano mobilità e sicurezza.

Su queste basi la Uiltrasporti Marche è disponibile ad un confronto costante su queste tematiche, che riguardino sia la sicurezza dei lavoratori dei trasporti che quella degli utenti che viaggiano, ma al tempo stesso anche all'utilità per il mondo produttivo.

Un'ultima riflessione infine: abbiamo giustamente ringraziato in queste giornate difficili chi ha operato nella sanità, che si è trovato ad affrontare una situazione davvero impensabile e difficilissima. Ci teniamo a riconoscere però anche il giusto ruolo che i lavoratori dei trasporti hanno avuto proprio in questo momento così drammatico e che speriamo sia solo un brutto ricordo. A loro, credo sia doveroso un grande ringraziamento per aver garantito, sempre, un servizio così importante e vitale per la nostra società. ♦

** Segretario Generale Uiltrasporti Marche*

Basilicata: Decreto Rilancio e Riavvio Trasporto Regionale

di Antonio CEFOLA *



I contenuti del DL Rilancio, approvato dal Consiglio dei Ministri, inerenti il settore dei trasporti fanno presumere che molte delle istanze che abbiamo presentato negli ultimi mesi al Governo per la ripresa strutturale di tutto il settore siano state accolte. Nel complesso, gli interventi contenuti nel DL forniscono una prima risposta alle esigenze dei lavoratori e delle imprese italiane del settore, le cui attività già in una situazione di pesante crisi, sono state azzerate dagli effetti Covid19. Certo essi non sono esaustivi, ma costituiscono un apprezzabile passo avanti nella direzione giusta.

Più nello specifico è coerente il rifinanziamento di 250 mln di Euro per i Fondi FS e TPL e la quota di 2.740.000 di Euro per il finanziamento per la copertura di tutti i Fondi per il periodo dal 23 febbraio al 31 ottobre. Importante anche il rifinanziamento della Cassa Integrazione in Deroga che passa a gestione INPS per ridurre i tempi di erogazione.

E' apprezzabile una prima risposta riguardo la grave situazione dei lavoratori stagionali e a tempo determinato, ancora oggetto di verifiche, fermo restando che già ci stiamo attivando per ampliare la copertura anche a quei lavoratori che hanno terminato il rapporto di lavoro dopo il 31 gennaio 2020."

Ottimo dal nostro punto di vista anche il programma di intervento finalizzato al potenziamento con caratteristiche Alta Velocità/Alta Capacità della Linea FS Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia per ridurre i tempi di percorrenza, per permettere la circolazione di treni più performanti e per elevare la capacità dell'infrastruttura al fine di poter garantire un'offerta quantitativamente più alta.

Il lavoro sinora svolto da CGIL-CISL-UIL e Filt CGIL-Fit CISL-UILTRASPORTI insieme al Governo ha portato risultati importanti, ma ora è necessario che non perdano efficacia, proseguendo subito il confronto per affrontare i temi

ancora in attesa di risposta, tra i quali l'estensione delle tutele ai lavoratori stagionali, la velocizzazione di emissione dei decreti di Cigs, l'individuazione di soluzioni industriali per le molte imprese in crisi. La direzione intrapresa è quella giusta ora dobbiamo procedere senza indugio.

Con un clima più disteso si è tenuta, giovedì 14 maggio, la riunione tra le Segreterie Regionali Sindacali Confederali e del settore dei Trasporti con l'Assessore Merra, il Co.tr.AB. e le Province di Potenza e Matera.

Sono stati affrontati tutti i punti che potrebbero creare criticità nella ripartenza del servizio di Trasporto con l'avvio delle attività lavorative a pieno regime in tutte le aree industriali della Regione con attenzione particolare a quella di S. Nicola di Melfi.

E' stato garantito che sarà attivato il programma di trasporto del 2018 (periodo con massima frequentazione dei lavoratori) che sarà supportato da intensificazioni che saranno necessarie in base al numero di utenza, con il massimo rispetto dei livelli di sicurezza previsti dagli allegati 8 e 9 del DPCM del 26 Aprile 2020.

Le Segreterie regionali Filt CGIL-Fit CISL-UILTRASPORTI hanno chiesto che siano garantite tutte le Linee aggiuntive con particolare riferimento alla Pisticci-Ferrandina-Viggiano, Potenza-Viggiano, Avigliano-FCA. La Regione e il Co.tr.A.B. si sono impegnati di trovare soluzioni immediate per la riattivazione. E' stato richiesto che siano rese note le frequentazioni del 2018 per verificare se il programma di trasporto che si attiverà dal 21 maggio p.v. corrisponderà alle reali esigenze di mobilità.

Inoltre abbiamo chiesto di mettere in atto un Piano di Comunicazione/Informazione da divulgare ai lavoratori del settore e all'utenza in cui vengono riportate precise linee guida per la messa in sicurezza da eventuale contagio e la costituzione di un Comitato Sicurezza Covid.19 per monitorare il rispetto del DPCM del 26 maggio 2020. ♦

* Segretario Generale Uiltrasporti Basilicata

Italia - Europa: insieme per ricostruire

di Luigi CHIARI *

Resistere, non è facile, però bisogna farlo insieme, ITALIA e EUROPA, con i virus vecchi e nuovi e quelli già noti. Dobbiamo resistere e non agire, sfruttando il più possibile l'intelligenza di tutti, imperniata sulla solidarietà che ci accomuna.

Non buttiamo ai quattro venti questo tempo prezioso abbinato alla sofferenza e alla morte di tante persone, vittime di un virus sconosciuto, facendone emergere altri sconosciuti ai quali ci si era abituati, in ultima analisi, colpevolmente assuefatti. Brutta nemica l'assuefazione e questi sconosciuti, i virus che non facevano più notizia, oggi sempre più ci appaiono ai nostri occhi, occhi stanchi, ma siamo abituati alla stanchezza.

Proviamo a metterli in fila: non è l'illegalità che produce lavoro, nero e irregolare? L'evasione fiscale di cui si giovano imprese e cittadini, danneggiando coloro che rispettano le regole?

Il crimine organizzato che si sbarazza della sicurezza e libertà nei territori della nostra bella Italia? La povertà che ha colpito e colpisce sempre più bambini scarsamente alimentati e curati? La disoccupazione strutturale che alimenta i fenomeni precitati? Anche se non vincolante, vista la situazione attuale, il debito pubblico costituisce, un macigno con il quale dovremo fare i conti?

Sono problemi nostri dei quali dovremo farci carico, chiedendo e offrendo solidarietà a chi sta sulla stessa barca, per scelta e per destino. Oggi ci sono forze politiche e governi che prediligono la strada opportunistica, ma ogni singolo paese si è speso per entrare nell'Unione Europea, condividendo obiettivi e principi. Ricordo che nessun paese è stato costretto ad entrarci.



Chiediamoci, c'è o non c'è l'Europa, cosa fa e non fa di fronte ad una crisi mondiale senza precedenti?

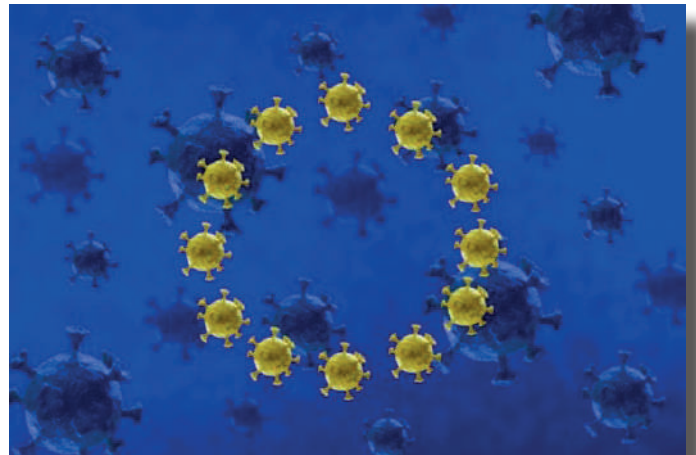
La risposta la comprenderemo in relazione alla misura che le istituzioni attueranno sul fronte sanitario e su quello della ricostruzione.

Lo capiremo dalla misura e dalle finalità degli investimenti, ma anche da un progetto economico e sociale che per generare un cambiamento virtuoso, a mio parere, dovrà arrivare ad una correzione del modello di sviluppo liberista e finanziario che autoalimenta se stesso.

Dovremo orientarci al principio base di uno sviluppo sostenibile incentrato su Salute, Ambiente e Lavoro. Tutto sarà vano e, se non avremo una netta visione d'insieme ispirata da questo principio, arriverà la sconfitta del Coronavirus, che prenderà i connotati di una vittoria di una importante battaglia nella continuità di un conflitto di tutti e contro tutti, che non cesserà di fare vittime, esclusioni, discriminazioni e ingiustizie, anche legalizzate, che sul piano della emotività ci coinvolgono e ci impressionano di più. Il migliore utilizzo del tempo del Coronavirus vuol dire dare un diverso significato alla modernità e al progresso, chiudere con la cosiddetta "società liquida" delle opinioni, sostituendo le ►►►

opinioni di fondo, nonché la scienza, combattendo tutti quei virus che hanno inquinato la convivenza e prodotto forti squilibri sociali.

Dovremmo farlo senza inutili velleitarismi "rivoluzionari", buttare via il bambino con l'acqua sporca sarebbe strategicamente imperdonabile. Un errore che non commetterà il sindacalismo confederale unitario e ciascuna delle tre confederazioni che ne fanno parte, tra cui la nostra UIL. Le riforme si fanno nel correggere, riequilibrare, progettare e orientare diversamente l'economia e la finanza in una ottica di una società più coesa e inclusiva. Sarà dura, anche perché il potere economico e finanziario per sua natura è autoconservativo. No all'Europa? Chi è in malafede e gioca su più tavoli auspica che l'Europa rimanga una opera incompiuta; è noto a tutti, giocare su più tavoli, da parte



Il sindacato e il sindacalismo confederale hanno lottato e lottano per il cambiamento che non ha nulla a che vedere con quello propagandistico, che usa a

sproposito anche la nobile parola Patria. La Patria non è un territorio né un feticcio da sventolare. E' un grande spazio culturale e politico, che sta dentro la nostra coscienza e nei nostri sentimenti, connesso alla priorità della persona e dei suoi diritti inalienabili, che da sempre sono calpestati dai nazionalisti di ogni tempo. Questo non basta per sentirci in automatico soddisfatti per ciò che l'Europa fa e farà.

Ci sono tanti modi per sentirci Italiani ed Europei, come sentirci Lombardi e Italiani. Il modo migliore sta dentro la nostra Costituzione, nella memoria di tutti coloro che con la sofferenza e con i principi l'hanno fatta nascere.

Ricordando con la mente fredda ma con il nostro cuore caldo, l'esperienza che si vive con il Coronavirus, ci darà una forte mano nella costruzione di un futuro che si incentri sulla vita e il benessere delle persone, su comunità e società più inclusive e coese. ♦

** Uiltrasporti Lombardia*



di forze politiche e di governi che accusano l'Europa di impotenza, impedendo di fare ciò che loro stessi a parole le chiedono di fare, attraverso alleanze rivelatrici estranee alla democrazia sostanziale, ai diritti delle persone e delle minoranze.

E' inequivocabile l'alleanza/amicizia della destra Italiana con l'illiberale "presidente" ungherese Orban, che ha chiesto e ottenuto ai parlamentari più poteri fascisti nel Ventunesimo secolo? C'è la sostanza. Non sottovalutiamo, è meglio non far finta di niente. Va ricordato che "il cambiamento" è un concetto ambivalente; c'è quello in meglio ma anche quello in peggio.



Il frutto del mio benessere, un'assicurazione UniSalute

Quando si parla di salute è meglio essere chiari. Con i Piani Sanitari UniSalute hai maggiore comfort in caso di ricovero, visite tempestive e più opportunità nella scelta del medico o del

dentista. Inoltre hai a disposizione una linea telefonica aperta 24 ore su 24 con un team di medici e psicologi. Affidati ad UniSalute, l'assicurazione che pensa a farti stare bene, sempre.

UniSalute, un nuovo modo di guardare all'assicurazione

UniSalute
SPECIALISTI NELL'ASSICURAZIONE SALUTE

www.unisalute.it
numero verde 800 114444

Unipol
GRUPPO



CONVENZIONE
UIL - UNIPOLSAI



Il salto
di qualità
con **UIL!**



VANTAGGI E OFFERTE ESCLUSIVE DEDICATE AGLI ISCRITTI E AI LORO FAMILIARI

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

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

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

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

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

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



NUMERO VERDE DEDICATO
800 050404

**gratuito
attivo 24 ore su 24**

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



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

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

Richiedi la scheda con tutte
le informazioni.

UnipolSai
ASSICURAZIONI

Divisione **Unipol**

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