

---

# PER LE STRADE D'EUROPA

RIVISTA MENSILE



---

**M**OBILITÀ

**T**RASPORTO **M**ARITTIMO

**T**RASPORTO **A**EREO

**V**IABILITÀ **M**ULTISERVIZI

**A**MBIENTE **L**OGISTICA **P**ORTI

MARZO 2021

N°

**3**



**ODONTO  
NETWORK**

**ORAL HEALTH CARE MANAGEMENT**

## PER LE STRADE D'EUROPA

### Mensile della Ultrasporti

Anno XXXI · Numero 3 · Marzo 2021  
Autorizzazione del Tribunale di Roma  
n. 00445/92 del 14/07/1992



Associato all'Unione Stampa  
Periodica Italiana

Direttore Responsabile

**Antonio Focillo**

Hanno collaborato:

Antonio Albrizio, Giorgio Andreani, Antonio Ascenzi,  
Francesca Baiocchi, Filippo Catrini, Michele Cipriani,  
Angelo Cotroneo, Simone de Cesare, Gilberto De Santis,  
Katia Di Cristina, Giuliano Galluccio, Maurizio Lago,  
Roberto Napoleoni, Giulio Petti, Nicola Petrolli,  
Francesca Poli, Giulia Proietti, Redazione Articolo 16,  
Giuseppe Rizzo.

Logo e Copertina  
Studio Vitale

Impaginazione  
Roberta Rossi



### Sulle Strade D'europa Srl

Viale del Policlinico, 131 - 00161 Roma Tel. (+39) 06.862671 -  
Fax. (+39) 06.86207747  
<http://www.ultrasporti.it> [organizzazione@ultrasporti.it](mailto:organizzazione@ultrasporti.it)

Presidente: **Pierfranco Meloni**

Consigliere: Claudio Tarlazzi

Consigliere: Francesca Baiocchi

Consigliere: Paolo Fantappiè

Consigliere: Marco Verzari

## ALITALIA, ULTRASPORTI: NON C'È PIÙ TEMPO, GOVERNO INTERVENGA SUBITO



Roma, 7 aprile - "Stiamo per sfiorare una tragedia sociale ed economica di portata nazionale, la situazione di Alitalia è al collasso, il Governo intervenga immediatamente per tutelare l'interesse nazionale e far partire la nuova Alitalia-ITA". Così il Segretario Generale Ultrasporti, Claudio Tarlazzi, e il Segretario Nazionale, Ivan Viglietti, denunciano la situazione drammatica di Alitalia.

"Il Governo ha l'obbligo e il dovere di intervenire, deve convocare le parti sociali e rigettare i diktat ricattatori della Direzione Generale Concorrenza in capo all'Euro Commissaria Vestager e far sì che siano adottate misure imparziali rispetto a quanto stabilito per la Francia e la Germania alle quali non impone piani, ma autorizza ulteriori aiuti di Stato in un periodo in cui chiunque ha palesemente bisogno di sostegno" affermano i due Segretari Ultrasporti, che proseguono "la Newco ITA deve partire subito con una flotta iniziale almeno doppia rispetto a quella prevista dallo schema di piano industriale, con handling, manutenzione, slot di Linate e brand. Questo deve avvenire ora prima che sia troppo tardi.

Questa è la nostra richiesta al Governo e questo è il mandato assembleare, alle Organizzazioni sindacali, di tutti i lavoratori di Alitalia" concludono Tarlazzi e Viglietti. ♦

# SOMMARIO

---

## **4 L'INSOSTITUIBILE RUOLO DEL SINDACATO PER LA RICOSTRUZIONE DEL PAESE**

Editoriale di Claudio Tarlazzi



---

**6** "ZEROMORTISULLAVORO"? SI PUÒ...  
AL VIA CAMPAGNA DI SENSIBILIZZAZIONE  
DELLA UIL

---

**7** IL NOSTRO OBIETTIVO NON È DIMINUIRE,  
NON È RIDURRE, MA AZZERARE  
#ZEROMORTISULLAVORO

---

**8** MARITTIMI: UN SETTORE DA RIFORMARE!  
Intervista a Paolo Fantappiè  
a cura di Francesca Poli

---

**10** TRASPORTO AEREO: STALLO PROFONDO, STIAMO PRECIPITANDO  
Intervista a Ivan Viglietti  
a cura di Francesca Poli

---

**12** FOCUS SULLO SMART WORKING  
NEL SETTORE DEI TRASPORTI E SERVIZI  
di Francesca Baiocchi

---

**14** TRASPORTO PUBBLICO LOCALE,  
LA PROTESTA PER IL RINNOVO DEL  
CONTRATTO NAZIONALE DI LAVORO PROSEGUE!  
di Roberto Napoleoni

---

**16** RISPOSTA AD UN VOLANTINO  
di Giuliano Galluccio

---

**18** ALITALIA E L'ATTUALE GOVERNO  
di Simone de Cesare

---

**20** DIRITTO ALLA TRASPARENZA  
NON CONFLIGGE CON LA PRIVACY  
di Michele Cipriani

---

**22** ALITALIA, UNA STORIA NELLA STORIA  
di Filippo Catrini

- 
- 24** VERTENZA MERCITALIA SCHUNTING & TERMINAL  
PRIMA O POI NE VERREMO FUORI!  
di Angelo Cotroneo
- 
- 26** FINALMENTE UN SINDACATO "SMART":  
CI MANCAVA PROPRIO!  
di Antonio Ascenzi
- 
- 28** PROCIDA 2022, CAPITALE DELLA CULTURA  
E DEL TRASPORTO SMART?  
L'IDEA DELLA UILTRASPORTI CAMPANIA  
a cura della Redazione di Articolo 16
- 
- 30** FUTURO: ISTRUZIONI PER L'USO  
di Antonio Albrizio
- 
- 32** GLI AEROPORTI IN CALABRIA  
di Giuseppe Rizzo
- 
- 34** CULTURA DEL CONTRATTO CERCASI  
di Giorgio Andreani
- 
- 36** IL LAVORO NOBILITA L'UOMO E LAVORARE  
IN SICUREZZA È UN DIRITTO SACROSANTO!  
di Maurizio Lago
- 
- 37** VISIBILITÀ RIDOTTA, CONTINUA IL RISCHIO PER I MEZZI IN TRANSITO  
di Nicola Petrolli
- 
- 39** LE FERROVIE IN UMBRIA TRA PASSATO PRESENTE E FUTURO  
di Giulio Petti



# L'INSOSTITUIBILE RUOLO DEL SINDACATO PER LA RICOSTRUZIONE DEL PAESE

## Editoriale di Claudio Tarlazzi Segretario Generale

**L**a luce in fondo al tunnel è ancora lontana, purtroppo, ma speriamo che il Governo ci ascolti e metta in campo tutte le azioni necessarie per far sì che la ripresa dell'Italia sia il più celere possibile.

Giudichiamo positivamente che il Decreto-legge Sostegni si inserisca nel solco dei decreti approvati dal precedente Governo, bene la proroga del blocco dei licenziamenti, il rifinanziamento degli ammortizzatori sociali e in questo il rifinanziamento del fondo di solidarietà del settore aeroportuale, anche se la situazione del trasporto aereo è veramente allarmante.

Non sono affatto rassicuranti le interlocuzioni tra la DG Concorrenza e il Governo Italiano sulla vicenda Alitalia, l'Euro Commissaria Vestager avanza richieste e pretese irricevibili, noi, a questo punto, esortiamo il Governo ad andare avanti da solo e se necessario ad adire la Corte di Giustizia dell'Unione europea, è una situazione che deve trovare compimento quanto prima per le decine di migliaia di lavoratori coinvolti e per il tessuto economico del Paese.

Nel decreto Sostegni bene anche l'indennità onnicomprensiva per i lavoratori stagionali che comprende anche quelli della categoria dei trasporti, categoria tra le più colpite dalla pandemia. È molto importante il finanziamento di 800 milioni destina-



to al trasporto pubblico locale che sconta le limitazioni di capacità di riempimento dei mezzi pubblici ed il conseguente ricorso massivo all'utilizzo del mezzo privato.

Nel prossimo scostamento di bilancio occorreranno ancora misure robuste a tutela del lavoro fino alla fine della emergenza sanitaria e occorrerà porre maggiore attenzione su settori strategici, come quello portuale ad esempio, dimenticato in questa fase, ma trainante per l'economia del Paese. Ora si avviino le riforme dei settori dei trasporti per una più efficace mobilità sostenibile ed ambientale delle persone e per un più efficiente trasporto delle merci dal quale dipende la possibilità di rilancio del Paese.

In tutto ciò non deve venire meno la necessaria at-





tenzione al tema della salute e sicurezza sul lavoro, tema della campagna Uil di quest'anno, per quanto riguarda la necessità di vaccinare le lavoratrici e i lavoratori dei trasporti, le lavoratrici e i lavoratori addetti al comparto del multiservizi e della raccolta e trattamento dei rifiuti.

Devono altresì cessare immediatamente gli alibi delle associazioni datoriali che si sottraggono all'impegno di rinnovare i contratti di lavoro perché da essi dipende una migliore regolazione dei mercati ed il contrasto alla compressione dei diritti e delle regole che finiscono con il deprimere la qualità dei servizi e la dignità dei lavoratori, e altrettanto perché i sostegni pubblici ai settori devono avere come contraltare il riconoscimento dell'adeguamento salariale come previsto dagli accordi interconfederali.

Il Paese potrà riprendersi solo con la ripresa dei consumi e quindi il rinnovo dei contratti risponde a questa necessità. Il contratto dei trasporti e della logistica, del multi servizi, servizi ambientali, del trasporto pubblico locale e quello delle agenzie marittime non possono più aspettare, sono già state consumate azioni di sciopero in questo senso, aspettiamo ora che le associazioni in rappresentanza delle imprese adottino il necessario senso di responsabilità per evitare che il Paese si blocchi nuovamente in settori strategici per la sua funzionalità. Inoltre occorrono maggiori tutele per quanto riguarda i carichi di lavoro degli addetti alla logistica e in particolare dell'e-commerce sfruttati oltre misura

in più di una situazione.

Per questo abbiamo indetto uno sciopero generale nazionale dei lavoratori di tutta la filiera Amazon che ha visto percentuali di adesione altissime.

La scomposizione della Catena della produzione con appalti, sub appalti, false cooperative già ha minato la centralità del lavoro. Ora i lavoratori rischiano di diventare i nuovi schiavi dell'era moderna con l'avvento di tecnologie che anziché essere a servizio dell'uomo ne diventano padroni in termini di tempo per l'esecuzione dell'attività lavorativa dettando ritmi e carichi di lavoro.

Per queste ragioni le nostre battaglie nella filiera Amazon e per i rider per contrastare una deriva che potrebbe portare alla mortificazione nel lavoro della nuova generazione delle lavoratrici e lavoratori, sminuendo il valore del lavoro e della professionalità in nome di un neo liberismo che ha già dimostrato di essere l'antitesi di ciò che il nostro Paese e l'Europa tentano di costruire col PNRR finalizzato alla riduzione delle disuguaglianze e alla crescita delle opportunità nel Paese.

L'accordo appena siglato per i lavoratori riders di Just Eat è un primo passo per disciplinare la c.d. gig economy e garantire maggiori tutele ai lavoratori stessi. ♦

# **“ZEROMORTISULLAVORO”? SI PUÒ... AL VIA CAMPAGNA DI SENSIBILIZZAZIONE DELLA UIL**



Ok, zero killed. È il simbolo scelto dalla Uil Nazionale per lanciare la campagna "ZERO MORTI SUL LAVORO". Un obiettivo innanzitutto di civiltà al quale tendere con immediatezza.

Per diffondere il messaggio, molti volti noti dello spettacolo e dello sport hanno dato la loro adesione, diventando Ambassador del progetto: Ambra Angiolini (attrice), Ciro Immobile (calciatore), Gabriele Gravina (Presidente della Figc), Tommaso Labate (giornalista), Giovanni Cacioppo (attore), Stefano De Martino (conduttore televisivo), Mauro Bergonzi (arbitro di Serie A), Alberto Zaccheroni (allenatore).

"Gli incidenti sul lavoro con esiti mortali - ha detto il Segretario Generale della Uil, PierPaolo Bombardieri - contano un numero di vittime impressionante, un bollettino pesantissimo. Non si tratta solo di numeri: ogni morte è un colpo al cuore del Paese. Non possiamo più voltarci dall'altra parte. La pandemia, del resto, ha messo in evidenza numerose criticità, rendendo ancora più determinante e prioritario il tema della salute e sicurezza nei luoghi di lavoro. Occuparsi della salute nei luoghi di lavoro è una battaglia storica del Sindacato: noi vogliamo continuare a combatterla con determinazione".

A sostegno dell'iniziativa che coinvolge tutto il territorio e tutte le categorie, è on line da oggi il sito web [www.zeromortisullavoro.it](http://www.zeromortisullavoro.it), uno spazio dedicato totalmente all'impegno della Uil, in cui si possono trovare materiali, articoli, approfondimenti sulla campagna, Ambassadors, notizie. Previste, inoltre, numerose iniziative: mobilitazioni social, manifesti e spot, iniziative di dibattito sindacale e mobilitazioni sul territorio, interlocuzione con tutte le altre forze sociali e con la società civile, nonché, come detto, l'impegno diretto di personalità del mondo della cultura, dello spettacolo e dello sport.

OK è il simbolo scelto per l'identità visiva della campagna. Semplice, ma di grande significato: durante la guerra i militari americani usavano scrivere su una bandiera visibile da lontano il numero di perdite sul campo. In rarissimi e fortunati casi scrivevano 0 killed (OK, appunto). Due lettere, un acronimo che tutti conoscono, un gesto planetario che racchiude obiettivi di speranza e serenità.

"ZERO MORTI SUL LAVORO" non riguarda solo chi perde la vita lavorando: ogni anno decine di migliaia di lavoratori restano colpiti nel fisico a seguito di infortuni o minati da una malattia professionale.

Noi non li dimentichiamo.

"ZERO MORTI SUL LAVORO" è per tutti. È per chi ha perso la vita. Per chi ci è andato troppo vicino. Per chi è a rischio. Per le lavoratrici e i lavoratori. ♦

# IL NOSTRO OBIETTIVO NON È DIMINUIRE, NON È RIDURRE, MA AZZERARE



## #ZeroMortiSulLavoro

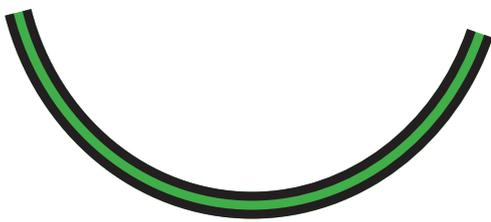
È questo il titolo scelto dalla Uil per la campagna 2021 lanciata per sensibilizzare l'opinione pubblica sulla necessità di un impegno collettivo per la sicurezza e la salute nei luoghi di lavoro.

Per la Uil e per la Uiltrasporti questa è la lotta della vita, è la battaglia per la civiltà del lavoro. Dobbiamo farla per tutte le lavoratrici e tutti i lavoratori, quelli di oggi e quelli che verranno. E per combatterla è necessario scendere in campo in prima persona, metterci la faccia.

Il tema della salute e sicurezza sul lavoro costituisce oggetto di costante impegno per una piena tutela della salute, dell'integrità e della dignità della persona in ogni ambiente di lavoro.

In questo senso, e nel rispetto di quanto disciplinato dagli articoli 1 e 4 della Costituzione, è un dovere promuovere la salute e la sicurezza sul luogo di lavoro e attivare misure ed azioni adeguate per assicurare alle lavoratrici e ai lavoratori la possibilità di esercitare compiutamente il proprio diritto al lavoro.

Tutta La Uil "è mobilitata per iniziative sul territorio e nei luoghi di lavoro che mettano al centro dell'azione sindacale l'obiettivo di zero morti sul lavoro". ♦



# MARITTIMI: UN SETTORE DA RIFORMARE!

## **Intervista a Paolo Fantappié**

a cura di Francesca Poli

Segretario Nazionale Ultrasporti

*Segretario, parliamo di formazione dei marittimi, come si svolge?*

Ti rispondo dicendoti, innanzitutto, come si dovrebbe svolgere: la formazione per il personale marittimo dovrebbe essere a titolo gratuito ed erogata da strutture pubbliche. Questo perché le normative ed i loro aggiornamenti provengono da strutture pubbliche istituzionalizzate, a livello nazionale europeo ed internazionale come ad esempio l'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO), un'Agenzia delle Nazioni Unite e ciò garantirebbe sicuramente l'imparzialità, la qualità e l'efficacia della formazione impartita.

Invece ad oggi la formazione è gestita e fornita da centri specializzati di proprietà degli armatori con una fisionomia essenzialmente privatistica sebbene riconosciuta in ambito marittimo. In questo modo si crea inevitabilmente un conflitto di competenze poiché spesso il marittimo che riceve la formazione è anche un dipendente lavorativo di colui che della formazione ne è "detentore".



*Con la pandemia questo problema si è accentuato?*

Assolutamente sì! Per molteplici motivi: prima di tutto in epoca di pandemia dove vigono restrizioni in merito agli spostamenti intra e infra regionali i lavoratori del settore marittimo sono costretti a spostarsi per partecipare ai corsi in presenza. Avevamo chiesto al Comando Generale delle Capitanerie di Porto di prorogare le certificazioni di competenza in scadenza o da aggiornare ma la risposta è stata negativa adducendo che i marittimi sono lavoratori chiave i quali non possono beneficiare di proroghe vista l'importanza del lavoro che svolgono. Ora devi sapere che la maggior parte dei centri di formazione sono concentrati in alcune regioni d'Italia e per questo avevamo chiesto anche di erogare la formazione, in luogo della proroga, in modalità telematica ma pure per questa ipotesi ci è stato risposto negativamente.

Tutto ciò induce a pensare che ancora una volta prevalga il profitto sulla prevenzione della salute e della sicurezza del lavoro dal momento che con queste modalità, ovvero la formazione in presenza, gli stessi marittimi vengono esposti a rischi che in questo periodo storico, in particolare, potrebbero essere evitabili con qualche precauzione ed un po' di buona volontà - che di fatto non c'è. Evidentemente è più importante produrre introiti da destinare alle "casse" dei centri di formazione che tutelare questi lavoratori.

E questo per noi è inaccettabile!

*Come Ultrasporti, oltre all'azione di denuncia che stiamo promuovendo, che cosa chiediamo?*

Abbiamo chiesto di aprire un tavolo di confronto in sede istituzionale con i principali attori coinvolti per avviare una vera e concreta riforma del settore che deve essere complessiva e si deve articolare dalla fase del collocamento a quella della formazione che, come detto, deve essere erogata a titolo gratuito a tutti i marittimi e gestita da strutture pubbliche.

In questo modo si potrà garantire finalmente che la formazione venga slegata dalla gestione del controllore che coincide con il controllato e sia pienamente professionalizzata, imparziale e funzionale alle attività che dovranno essere svolte. ♦

# 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.

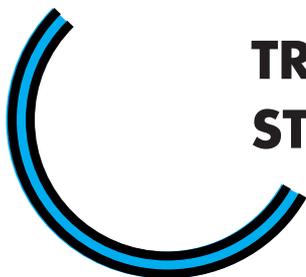


Assistiamo le imprese nel processo della formazione obbligatoria e volontaria dei propri dipendenti e quadri, affinché la crescita professionale delle persone aggiunga valore e si tramuti in crescita per l'azienda.



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





# TRASPORTO AEREO: STALLO PROFONDO, STIAMO PRECIPITANDO

**Intervista a Ivan Viglietti**

*Segretario Nazionale Ultrasporti*

*a cura di Francesca Poli*

*Segretario, già il titolo dice tutto. La situazione peggiora inesorabilmente...*

Si, siamo al collasso, la situazione è drammatica, la non gestione della crisi da parte del Governo è per noi inspiegabile, la newco è in uno stallo profondo a causa dei diktat vessatori della Direzione Generale Concorrenza in Commissione Europea (DG Competition) e Alitalia in A.S. è lasciata senza risorse per poter funzionare... peggio di così c'è solo la liquidazione dell'azienda. Gli stipendi dei lavoratori, contrariamente a quanto annunciato dal Governo e dai Commissari, non sono stati saldati neanche questo mese, vero?

Esatto. Ai lavoratori sarebbe dovuto arrivare l'acconto delle retribuzioni promesse dal Governo e dai Commissari, in realtà sono stati erogati importi per poche centinaia di euro, gli stipendi sono già falcidiati a monte dalla cassa integrazione. Tutto questo è inaccettabile. I lavoratori non sanno come provvedere al loro sostentamento e a quello delle loro famiglie. Il Governo deve intervenire subito.

Nonostante le manifestazioni e le proteste che avete organizzato l'Europa procede imperterrita e le Istituzioni sembrano non intervenire...

Alitalia in A.S. ha esaurito la liquidità "quando qualche minima goccia di acqua esce dal rubinetto è comunque insufficiente". La continua mancanza di risorse provoca agonia, i lavoratori sono esasperati, le risorse arrivano tardi o sono insufficienti. L'Alitalia è un morto che cammina, da mesi manifestiamo e protestiamo e chiediamo che parta la Newco Alitalia - ITA che invece non "decolla" perché è bloccata dalle inaccettabili e pretestuose trattative con la DG Competition la quale ha palesemente l'obiettivo di far morire la vecchia Alitalia e di impedire la nascita della nuova compagnia o consentire la nascita di una compagnia zoppa, inadeguata perché non in grado di competere sul mercato.



*A tuo avviso, per quali ragioni l'Europa ha questo approccio nei confronti del nostro Paese?*

A mio parere credo che il vero obiettivo della DG Competition sia consegnare il mercato italiano ai vettori major e low cost degli altri Paesi Europei. Io lanciao questo messaggio agli esterofili i quali scopriranno che cosa significhi consegnare interi settori produttivi che hanno azionisti, capitali e interessi diversi da quelli del Paese. Tutto questo è profondamente irrispettoso del Paese, della sua storia e delle decine di migliaia di lavoratori e delle loro famiglie.

E' notizia di questi ultimi giorni che la compagnia



Air Italy abbia avviato le procedure per il licenziamento di 1450 lavoratori, come si potrebbe scongiurare l'ennesima catastrofe?

Non possiamo accettare che lo scempio prodotto dagli azionisti di Air Italy e a suo tempo da noi denunciato nell'indifferenza più totale delle Istituzioni, venga pagato dai lavoratori.

I liquidatori della compagnia si fermino, blocchino i licenziamenti e convochino un incontro per attivare la cassa integrazione guadagni in deroga con causale covid, strumento messo a disposizione dal welfare italiano per contenere gli effetti della crisi drammatica in atto nel Paese senza comportare oneri per l'azienda. Abbiamo chiesto subito un incontro al Ministero dello Sviluppo Economico per individuare soluzioni industriali atte a garantire un futuro ai lavoratori di Air Italy a sostegno della vertenza e per rappresentare direttamente al Ministro la gravità e l'urgenza della situazione in cui versano i lavoratori.

### *Vuoi lanciare un appello?*

Sì, voglio evidenziare come il silenzio delle Istituzioni e del Governo italiano sia assordante e vergognoso, si sta consumando la distruzione industriale di un settore e di una azienda storica nell'indifferenza di chi ha il governo di questo Paese.

Noi continueremo a lottare dalla parte dei lavoratori fino all'ultimo secondo di vita sindacale, anche da soli se sarà necessario! Tuttavia, pur auspicando il sostegno di tutto il Sindacato e fiduciosi che non mancherà, noi andremo avanti stando dalla parte dei lavoratori che sono le vittime mandate al macello in quella che rischia di essere la caporetto del trasporto aereo.

Infine, mi preme ricordare che abbiamo indetto una manifestazione per il giorno 14 aprile presso il Mise per denunciare la crisi insostenibile per il settore che sta avendo conseguenze drammatiche sulle compagnie aeree. Stiamo anche valutando ulteriori iniziative prima di quella data che sarà nostra cura comunicare. ♦

# FOCUS SULLO SMART WORKING NEL SETTORE DEI TRASPORTI E SERVIZI

di Francesca Baiocchi  
Segretaria Nazionale Uiltrasporti

In questi mesi milioni di lavoratrici e lavoratori sono stati catapultati nello smart working (lavoro agile), dando luogo ad una vera e propria sperimentazione sociale di massa, che ha aperto il dibattito sulla funzionalità di questo istituto, che prima della pandemia interessava meno di 600mila persone.

Uiltrasporti, ritenendo necessario raccogliere elementi conoscitivi su questa nuova realtà, utili a orientare interventi mirati in sede di contrattazione, ha predisposto a fine 2020 un questionario, con cui focalizzare le positività e le negatività sperimentate da lavoratrici e lavoratori coinvolti.

Il questionario è stato rivolto esclusivamente alle persone che hanno vissuto, o stanno vivendo, l'esperienza dello smart working a causa dell'emergenza sanitaria. Questo il motivo della prima domanda filtro *Hai lavorato o stai lavorando in smart working a causa della pandemia?*, per scremare dagli 866 accessi le 718 persone che rispondendo affermativamente hanno potuto proseguire il questionario. Il survey è stato strutturato in macro aree d'interesse: genere, dimensione aziendale, aspettative, reale vissuto, giudizio complessivo, disponibilità a continuare lo smart working ed in quale modalità, opinioni sui problemi che tale modalità di lavoro potrebbe causare. Le 10 domande erano sia aperte che chiuse, in alcuni casi accompagnate da un sottoinsieme di quesiti, per chiarire meglio, con un'affermazione, un giudizio o un rating l'evento esaminato.

I dati raccolti riferiti all'esperienza concretamente vissuta in smart working, indicano una serie di positività quali minore stress per la riduzione dei tempi di percorrenza casa/lavoro, miglior impiego del proprio tempo, maggiore possibilità di conciliare le esigenze di cura personali e familiari. Il dato del 36,4% riferito alla domanda *Maggiore conciliazione delle esigenze di cura personali e familiari*, disaggregato per genere, ha evidenziato che nel 38,1% dei casi erano donne, e nel 35,4% uomini. La domanda includeva due esigenze di cura "personali e familiari", possiamo ipotizzare, visto la ben nota divisione dei ruoli nella famiglia italiana, che gli uomini abbiano riscontrato il primo aspetto e le donne il secondo.

Di contro, tra gli aspetti negativi maggiormente riscontrati troviamo un aumento dei consumi domestici per il trascorrere più tempo a casa, con un conseguente caro-bollette e l'annullamento dei rapporti interpersonali 22%. Il diritto alla disconnessione non sembrerebbe una problematica prevalente, tuttavia è presente. Infatti, la condizione always on è stata sperimentata dal 14,7% degli smartworker.

Inoltre, i rispondenti hanno manifestato preoccupazioni riguardo al futuro, tutte legate ad un "effetto grotta", ovvero alla mancanza di informazioni riguardo il lavoro ed i colleghi, all'isolamento e ad una riduzione del senso d'appartenenza, percepiti come svantaggio, in termini di minor opportunità di crescita e carriera, specialmente rispetto ai colleghi in presenza fissa. Tale composizione indica una consapevolezza da parte delle lavoratrici e dei lavoratori, che attraverso il contatto in presenza con i colleghi le informazioni dirette ed indirette, arricchiscono e portano benefici al proprio lavoro nonché alla carriera.

In sintesi, il 78,6% dei rispondenti dà un giudizio complessivamente positivo della propria esperienza lavorativa in smart working. Di questi, il 65,6%, si è dichiarato disponibile a proseguirlo, una volta superata l'emergenza, ma disaggregando il dato per genere, scopriamo una realtà che diversamente non avremmo colto: tra gli intervistati è favorevole alla proroga il 60,5% degli uomini e il 39,5% delle donne.





Da questa prima analisi sembrerebbe emergere, ancora una volta il difficile intreccio tra carichi di cura e lavoro, che ricadono sulla donna. Una forbice percentuale che, con buona approssimazione, indica il desiderio di un genere ad uscire dalle mura domestiche e dell'altro a restarci. È probabile che le lavoratrici, durante l'esperienza di lavoro agile, non abbiano sperimentato un alleggerimento dei carichi domestici, né una riorganizzazione dei compiti all'interno della coppia. A ciò va aggiunto che in Italia, nonostante un quadro legislativo apparentemente robusto, continuiamo in realtà, a registrare il perdurare di differenze salariali e pensionistiche, la scarsa opportunità di carriera ed una leadership femminile numericamente residuale. Riteniamo, che in questo dato abbiano potuto pesare anche le preoccupazioni di uno stallo nella carriera, che meriterebbero ulteriori indagini. L'essere lontane dai luoghi di lavoro e decisionali può dunque contribuire al persistere delle disuguaglianze. In un Paese dove è socialmente accettato che una donna lavori da casa, è lecito pertanto ipotizzare che lo smart working, se non giustamente regolamentato, possa far fare un passo indietro alla condizione femminile.

Ai rispondenti che hanno dato disponibilità a proseguire l'esperienza lavorativa in modalità agile 65,6%, abbiamo chiesto quale soluzione organizzativa preferissero. Il 69% ha indicato *Più di un giorno di lavoro anche consecutivi a settimana*, mentre il 25% *Tutti i giorni della settimana*.

La voce dei diretti interessati. Due domande, *Cosa ti aspettavi dallo smart working prima dell'emergenza Covid-19?* e *Secondo te, lo smart working quali problemi potrebbe causare?*, oltre alle opzioni predefinite, prevedevano anche la possibilità di una risposta aperta.

Alcune risposte riferiscono di ambienti di lavoro conflittuali, ben lontani dall'essere luoghi di condivisione e collaborazione, caratterizzati da dinamiche ostili, da tensioni e da disagio prolungato, tanto da rendere il lavoro agile preferibile alla modalità in presenza, come possibilità di fuga. Altre risposte, invece, riferiscono dell'impatto negativo dello smart working sull'equilibrio psicologico. Le limitate interazioni tra colleghi, l'abbattimento dei confini tra vita privata e lavoro, le interminabili ore davanti uno schermo, la solitudine, o all'opposto, la condivisione forzata degli spazi domestici, influenzano negativamente la salute mentale, causando insonnia, ansia e stress.

Questo scambio dinamico tra lavoratori e sindacato, ha permesso di superare il limite del rapporto a senso unico di un questionario precodificato, consentendo l'emersione di ulteriori aspetti, che meritano maggiori approfondimenti. Ci organizzeremo per condurli. ♦

*Sul sito della Uiltrasporti è disponibile il documento completo "Focus sullo smart working nei trasporti".*

## TRASPORTO PUBBLICO LOCALE, LA PROTESTA PER IL RINNOVO DEL CONTRATTO NAZIONALE DI LAVORO PROSEGUE!

di Roberto Napoleoni

*Dipartimento Nazionale Ultrasporti Mobilità TPL*

Lo scorso 26 marzo gli autoferrotranvieri-internavigatori si sono fermati per lo sciopero di 24 ore, proclamato da Ultrasporti, Filt Cgil, Fit Cisl, Faisa Cisl e Ugl Fna, per rivendicare il loro diritto al rinnovo del Contratto Collettivo Nazionale scaduto da più di tre anni.

Lavoratrici e lavoratori chiedono l'apertura immediata del confronto, a partire dal riconoscimento economico del periodo pregresso 2018-2020, anche in considerazione del grande sforzo prodotto in questo ultimo difficile anno di pandemia, per garantire il diritto alla mobilità di tutti i cittadini italiani.

Il trasporto pubblico locale, giova ricordarlo, è un settore che garantisce un servizio, oltre che costituzionalmente garantito, anche ritenuto un servizio pubblico essenziale e come tale sottoposto a vincoli

e restrizioni del diritto, anch'esso garantito dalla nostra costituzione, allo sciopero.

È proprio in virtù di tale caratteristica che i lavoratori del Tpl non si sono mai fermati e hanno continuato, anche durante il periodo più duro di lockdown, a prestare la loro attività con grande professionalità e abnegazione, mettendo anche a rischio la propria salute, fisica e psicologica.



È per il suo fondamentale ruolo di sostegno al funzionamento delle grandi come delle piccole città, peraltro, che il settore ha ricevuto un importante sostegno economico da parte dello Stato che con i diversi provvedimenti governativi, di volta in volta messi in campo, ha stanziato in favore delle aziende risorse importanti che potessero garantire il loro equilibrio economico e finanziario e scongiurare anche solo il potenziale rischio di veder interrompere l'erogazione del servizio stesso.

Se allora il ruolo del Tpl è così imprescindibile per il benessere, ambientale, sociale ed economico dei cittadini è inimmaginabile che alle donne e agli uomini che permettono a questo settore di "muovere il Paese" non sia riconosciuta la dignità della loro attività e la giusta remunerazione per il loro lavoro, e, anche qui, occorre ricordare, parliamo di un lavoro che richiede professionalità massima, abilitazioni importanti, rischi non banali e sacrificio, anche della propria vita privata.

Le aziende, però, attraverso l'atteggiamento incomprensibile delle loro rappresentanze, continuano ad ignorare tutto questo considerando il lavoro alla stregua di qualsiasi altra voce di costo, anzi forse l'unica voce di bilancio, su cui poter agire in maniera anche brutale proprio per far quadrare quei bilanci troppo spesso in bilico; come se dietro quel numerino, descritto dall'orribile voce "costo del lavoro" non ci siano persone, donne e uomini, che ogni giorno fanno la loro parte per garantire il diritto alla mobilità di tutti noi.

È assolutamente intollerabile che dopo aver visto, giustamente, riconoscere al settore l'invarianza della contribuzione pubblica attraverso il Fondo Nazionale Trasporti, anche a fronte delle minori percorrenze/corse erogate a causa del calo della domanda e alle misure di restrizione conseguenti all'emergenza sanitaria, dei circa due miliardi stan-

**Sciopero Trasporto Pubblico locale 26 marzo 2021,  
un #TPL migliore è un diritto di tutti!**



**"Maggiore qualità del lavoro, maggiore qualità  
del servizio, maggiore qualità del Paese"**



ziati a titolo di ristoro per i minori ricavi da bigliettazione e a fronte di tutte le garanzie fornite in tema di sostegno al settore le imprese continuino a negare il diritto al riconoscimento del valore del lavoro trincerandosi dietro giustificazioni che non trovano nessun ragionevole fondamento.

Se l'atteggiamento di Asstra, Agens e Anav non cambierà rapidamente, gli autoferrotranvieri internavigatori saranno costretti a proseguire, loro malgrado, la lotta per il rinnovo del contratto proclamando una ulteriore azione di sciopero che, purtroppo, e questa è l'ulteriore anomalia di questo settore, recherà ulteriore disagio all'utenza e ai cittadini, danno economico ai lavoratori che saranno costretti a rinunciare ancora una volta a parte della loro retribuzione e poco o nessun fastidio alle aziende che, invece, dovrebbero essere le uniche destinatarie e "vittime" della protesta. ♦

# RISPOSTA AD UN VOLANTINO

di Giuliano Galluccio

Responsabile del Dipartimento Nazionale Ultrasporti Porti

Solitamente non rispondo alle provocazioni, ma in occasione del grande successo delle assemblee dei lavoratori per lo scioglimento della riserva apposta al rinnovo del contratto dei lavoratori dei porti, mi viene la voglia di levarmi qualche sassolino dalla scarpa.

Proprio perché penso esistano questioni più pregnanti che rispondere alle provocazioni, specialmente se contenute in un volantino, diffuso in occasione delle consultazioni dei lavoratori, che contesta questo recente rinnovo, mi preme ora concentrarmi sulla sostanza dei fatti.

Difficile, ma necessario per caratterizzare questo rinnovo, tracciare un bilancio nei nostri porti dell'anno appena trascorso.

Oltre ai dati, quelli sul calo delle merci transitate via mare dovuto alla pandemia che hanno visto in tutto il mondo una contrazione vicino al 10%, con un'Italia quasi perfettamente in linea con la tendenza globale, quello da tracciare è un bilancio politico.

Traspare infatti dall'andamento dei noli un riposizionamento sul mercato delle compagnie di shipping, dovuto sicuramente ai "tatticismi" offerti dal blank sailing, fenomeno sicuramente connesso alla proroga del Consortia Block Exemption Regulation, che ha permesso dopo tanti anni il ritorno in attivo dei noli.

La domanda, seppure ingenua per gli addetti del settore, che sorge ora quasi spontanea, è come non si sia ancora riusciti a rinnovare il contratto collettivo nazionale degli agenti e raccomandatari marittimi visti i continui annunci di alcune compagnie di trend positivi e di prossime espansioni delle flotte.

Non vorrei perdermi però ora in sterili polemiche per venire invece a quella che è una analisi su quello che ci aspetta e sulle occasioni perdute del settore. Mi preme muovere in primis una critica a due riforme che non hanno funzionato e che hanno sicuramente inciso - ed incideranno - in maniera negativa sulla ripartenza dei nostri porti: quella sulla governance del 2016, ed il cosiddetto correttivo porti del 2017.

Due grandi occasioni - sprecate - a cui poi se ne sono aggiunte altre per ridare organicità allo sviluppo dei nostri porti che invece hanno lasciato un po' di amaro in bocca.

Credo infatti che all'epoca fummo tutti abbagliati dal nuovo impulso che l'allora Ministro delle Infrastrutture voleva dare ad una legge portuale, quella del 94, che da ormai troppi anni volevamo attualizzare seppure con scarso successo.

Così fu che credendo di riformare il sistema e ridare nuovo impulso ai porti, ci trovammo fuori dagli unici veri

organismi di cogestione pubblico/privato presenti nel nostro ordinamento, ovvero i comitati portuali.

La sfida che, come parti sociali, accogliamo all'epoca, era ambiziosa: consentire uno sviluppo olistico delle politiche infrastrutturali grazie alla famosa

"cabina di regia" rappresentata dalla conferenza delle Autorità di sistema portuale, introdotta dalla riforma e semplificare tutti i colli di bottiglia materiali, ovvero infrastrutturali, ed immateriali, e quindi quelli burocratici legati alla fluidificazione dei flussi di trasferimento della merce.

Tuttavia, in Italia spesso accade, scomodando sovente Tomasi di Lampedusa, che si cambi tutto per non cambiare nulla, e a volte - aggiungo - per far peggio! Ci siamo così trovati con una riforma attuata a metà, che ha spostato il potere di gestione del porto dai reali portatori di interessi presenti in porto (imprenditori e parti sociali) verso un sistema "tutto pubblico", dove i nuovi presidenti super manager esperti di economia e della cosa pubblica, in alcuni casi hanno agito non conoscendo la materia portuale e lasciando pertanto vuoti decisionali che non hanno fatto il bene dei nostri porti e della nostra economia e dove la conferenza nazionale si è riunita quasi unicamente per consentire al nuovo ministro di turno delle infrastrutture e dei trasporti di conoscere i presidenti delle Autorità Portuali.

Perdonerete il rifiuto, e se ho chiamato questi enti con il vecchio nome, sarà un lapsus dovuto al fatto che considero la riforma incompiuta.

Ecco, quindi, che oggi i lavoratori dei porti, e tutta la comunità portuale, reclamano regole certe per garantire il futuro dei porti.

Giova infatti ricordare come tra le grandi assenti manchi ancora il regolamento sulle concessioni e il decreto attuativo della nuova norma sull'autoproduzione contenuta nel Decreto Rilancio. Come non ricordare poi, andando più indietro nel tempo, le famose norme di coordinamento della legge sulla sicurezza portuale (D. Lgs. 272/99) con il Decreto Legislativo 81/08.

Tutti provvedimenti, questi che ho appena citato, che hanno un grande impatto sulla economia dei nostri scali e sulla sicurezza sul lavoro.

Lavoro che è stato a lungo dimenticato nei porti, tanto



è vero che la norma sull'“organico porto” è stata per lo più recepita dai porti con piani generici che non traggono di certo l'obiettivo per cui li immaginammo, ovvero di mettere in sicurezza gli organici delle imprese e terminal in prospettiva futura proprio in vista del progressivo, ed inesorabile, invecchiamento della popolazione lavorativa e degli ancora incerti effetti sull'occupazione dell'automazione dei processi produttivi che inizia ad interessare anche le nostre banchine.

Altro tema sensibile è stato sicuramente l'introduzione del co. 15 bis dell'articolo 17 della Legge 84/1994 che, grazie ad un emendamento sciagurato, invece di consentire il giusto ricambio generazionale nei porti in coordinamento con il piano organico porto e i percorsi di formazione e riqualificazione professionale necessari per reggere le sfide introdotte dai processi di automazione all'interno nei porti, ha alimentato invece una divisione tra lavoratori portuali dedicando le misure per l'esodo anticipato, solo ad una parte di essi. Frattura che abbiamo poi recuperato proprio grazie al rinnovo del contratto nazionale.

Ed è su questa divisione che si è consumata l'ultima fase politica dei nostri porti e gran parte della difficile trattativa per il rinnovo del contratto collettivo dei portuali.

Divide et impera, ed il gioco, è presto fatto.

Non a caso la grande intuizione del contratto unico dei lavoratori dei porti, nell'oramai lontano 2000, fu un'intuizione lungimirante che mirava ad introdurre elementi di regolamentazione del mercato attraverso l'applicazione di un unico contratto che garantisse ai terminal e alle imprese di servizi portuali di concorrere a sviluppare l'economia nei porti a parità di regole e costo del lavoro, senza quindi andare a competere attraverso il dumping contrattuale, cosa che è invece avvenuta in altri settori merceologici.

Questa intuizione fu talmente lungimirante che si scelse di applicare anche all'ente di regolazione pubblico dei porti, le Autorità Portuali, lo stesso contratto ed anche lo stesso sistema di previdenza complementare del lavoro privato.

Quello che allora mancava era un riconoscimento legislativo, che arriverà poi nel 2007, con l'introduzione del comma 13 dell'articolo 17 della legge che introdusse proprio il riferimento economico e normativo minimo, rappresentato dal contratto dei lavoratori dei porti, in tutto il mondo portuale.

L'operazione politica non fu semplice, e venne anche osteggiata, ma gli effetti furono – e sono – così positivi per il lavoro e lo sviluppo dei porti, che fu proprio l'associazione dei terminalisti a festeggiare il decimo compleanno del contratto. Da allora si è poi voluto ampliare, almeno politicamente, la validità del contratto che si è scelto di applicare gli stessi elementi di welfare in esso contenuti anche ai “cugini”, ovvero agli ormeggiatori e alle guardie ai fuochi.

Il recente rinnovo del contratto non è sicuramente nato nel clima di festa del suo decimo genetliaco, anzi.

L'obiettivo che ci eravamo posti come parti sociali era quello di rimettere assieme i cocci, le divisioni create dalla legge, e ridare l'unità al settore portuale che lo ha sempre caratterizzato proprio attraverso il contratto nazionale di settore.

Il primo tassello da inserire, attraverso questo rinnovo, per ricomporre l'unità del settore, era l'introduzione di uno “strumento” per accompagnare all'esodo TUTTI i lavoratori dei porti.

Lo scontro su questo tema, o il confronto che dir si voglia, con le controparti, si è però in parte consumato in presenza di un nemico subdolo, assente al tavolo delle negoziazioni, caratterizzato però dalla pretesa di pilotarne gli attori principali. Questo “nemico” non vedeva, e non vede tutt'ora, nel Fondo per l'accompagnamento all'esodo uno strumento per TUTTI i lavoratori portuali, quasi come se il caldo e il freddo, la pioggia e il vento non fossero percepiti in egual misura da tutti i lavoratori in banchina, come se l'usura del lavoro portuale colpisse in maniera diversa chi è dipendente di un terminal, di una impresa o di una impresa di somministrazione di lavoro temporaneo portuale.

Per noi TUTTI i lavoratori portuali debbono poter beneficiare degli strumenti di incentivazione previsti dal fondo, ivi compresi i dipendenti delle Autorità di Sistema Portuale, e non lo dico per fare demagogia ma per perseguire quel sentimento di unità politica del settore che ci ha sempre caratterizzato, a partire dalla battaglia contro l'applicazione delle norme giuslavoristiche del settore pubblico ai dipendenti di questi enti, e per arrivare agli eventuali esuberanti che si potrebbero configurare nel futuro anche per gli effetti della riforma della governance.

Forse, chi ha tentato di minare il rinnovo del contratto nascondendosi dietro anonimi volantini non aveva ben chiara la storia di questo grande strumento normativo, il sentimento di unità che ancora pervade i porti e la coscienza di classe, se ancora così si può chiamare, propria di TUTTI i lavoratori dei porti.

Il vero valore di questo contratto non è stato l'aumento economico, seppure apprezzabile, ma quello di aver unito nuovamente quello che a causa della legge era stato diviso (ovvero l'esodo anticipato), di aver ridato forza al settore attraverso regole uguali per TUTTI.

Un sentito grazie a tutti i nostri delegati che ci hanno messo la faccia andando casa per casa, azienda per azienda, strada per strada a far votare i lavoratori che hanno espresso in maniera democratica il loro “sì” a questo rinnovo contrattuale.

Le mie più sentite scuse, infine, agli statisti, da ultimo Berlinguer, che mi sono indegnamente permesso di citare, ma che fu capace di unire TUTTI, anche durante le sue esequie, attorno ad un ideale di uguaglianza e democrazia che oggi qualcuno millanta di perseguire ma che in realtà mina alle radici. ♦

## ALITALIA E L'ATTUALE GOVERNO

di Simone de Cesare

*Dipartimento Nazionale Ultrasporti Trasporto Aereo Personale di Terra*

**L'**Alitalia da maggio 2017 si trova in amministrazione straordinaria, prima sotto il triumvirato dei commissari Laghi, Paleari, Gubitosi, quest'ultimo poi sostituito da Discepolo, successivamente con il Commissario unico Leogrande. I Governi in questi 4 anni sono cambiati ben cinque volte senza che si sia arrivati a trovare una soluzione a questa vertenza.

Ora con l'arrivo di Draghi capiremo se riusciremo a vedere sistemata l'Alitalia, fare le riforme che da trent'anni ci chiede l'Europa, ridurre il debito pubblico e sconfiggere la pandemia tornando a far crescere il Paese con un pil a doppia cifra. Sinceramente mi sembra di chiedere un po' troppo ad un uomo, per carità indubbiamente di grande spessore e capacità, ma che si deve calare nella parte di colui che deve aver a che fare con i nostri politici, in primo luogo "i due Mattei" (si salvi chi può) che non hanno ancora votato la fiducia che già agitano le loro bandierine attaccando gli stessi

che formano l'esecutivo e poi, Forza Italia, PD, Leu ed un Movimento 5 Stelle sempre meno convincente.

Oltretutto il neo eletto Presidente del Consiglio deve avere a che fare anche con i nostri giornalisti che sono diventati sempre di più dei "gossipari" che inseguono e commentano i tweet dei non protagonisti e le uscite quotidiane a seconda degli umori delle piazze, dicendo tutto ed il contrario di tutto un minuto dopo l'altro. Tutti ripongono fiducia in quest'uomo che a mio parere dovrebbe essere mago Merlinò che con la bacchetta magica sistema ad uno ad uno tutte le spinose questioni che il



nostro Paese si trascina da anni ma che nessuno ha mai avuto il coraggio di affrontare, perché non sono popolari e farebbero perdere consensi a chi pensasse solamente di farlo.

Se questo non fosse sufficiente a far capire che le aspettative sono di gran lunga superiori a quello che oggettivamente potrà essere fatto, ricordiamo che da marzo 2019 il nostro Paese sta duramente combattendo la pandemia COVID-19 che ci ha messi a durissima prova ed è tuttora poco chiaro quando riusciremo a vedere nuovamente la luce dopo questo lungo incubo. Siamo un Paese diviso su tutto, qualunque sia l'argomento, il Paese si spacca come se si assistesse ad un derby calcistico con tifosi in stile Bombonera Argentina ed i rappresentanti politici sono i primi a cavalcare questi moti anziché stare tutti dalla stessa parte, cercando di ricondurre la popolazione su binari di normalità e calma, affrontando i temi partendo dalla cultura e non dall'ignoranza del singolo.

Sinceramente sono stufo di assistere a questo teatrino triste dove facciamo diventare divo chi strilla in spiaggia "non ce n'è covididi" e ci beffiamo di persone che hanno studiato anni e ricoprono ruoli fondamentali nel nostro Paese non perché raccomandati, ma perché sono i migliori nel proprio campo: ecco dovremmo ripartire da qui, da queste convinzioni.

Torniamo ad Alitalia pubblica sulla quale si è detto e fatto di tutto: dal fallimento del 2008 prima si è cercato di venderla ad Air France, poi i capitani coraggiosi hanno superato a sinistra i francesi comprando e rilanciando un'azienda con metà dei dipendenti e della flotta. Esperienza durata pochi anni, tanto che nel 2014 arriva l'intervento del Governo Renzi (che avrebbe dovuto essere l'ultimo ad occuparsene) dandola agli amici di Etihad, i quali dopo averla depredata nel 2017 propongono un piano che viene bocciato dal referendum dei lavoratori portandola appunto nuovamente in Amministrazione straordinaria.

E si ricomincia: prima idea venderla a Lufthansa, seconda idea venderla a Ferrovie dello Stato e all'americana Delta, terza idea vendita sul Mercato dividendo i suoi asset strategici per renderla più appetibile agli investitori.

La pandemia da COVID-19 mette a terra tutti gli aerei di tutte le compagnie del mondo lasciando i nostri connazionali sparsi in giro e con la necessità di approvvigionarsi di materiale per difendersi e combattere il virus.

È proprio in questo periodo che ci si rende conto di quanto sia utile e necessario ad uno Stato avere la propria Compagnia di bandiera perché nonostante le difficoltà l'Alitalia si è resa disponibile a garantire quel servizio pubblico essenziale garan-



tendo anche i collegamenti interni al nostro Paese. Riconoscendo ad Alitalia questa importanza si decide quindi di creare Ita una newco che avrebbe comprato gli asset dall'amministrazione straordinaria e rilanciato la compagnia sotto la guida del Ministero dell'Economia e Finanze dotandola di 3 miliardi. Sembra una storia travagliata ma a lieto fine, se non fosse che le forze politiche continuano a discutere prima sui posti nel cda allargato da 7 a 9 per far contenti tutti e poi quando finalmente sembra tutto pronto, nonostante il piano presentato sia considerato da noi non all'altezza e di corto respiro, arriva l'ennesima crisi di governo mentre da Bruxelles fanno sapere che c'è bisogno di una nuova gara per vendere gli asset di Alitalia per segnare una discontinuità netta con il passato.

In Europa gli stati membri sono tutti indistintamente intervenuti per salvaguardare le proprie compagnie di bandiera: 7 miliardi x Air France, 5 per Klm, 9 per Lufthansa e x per British etc etc in quanto evidentemente il settore del trasporto aereo da sempre volano trainante per l'economia, è stato il primo a fermarsi e sarà l'ultimo a ripartire.

Il neo Presidente del Consiglio Draghi si troverà anche questo di problema da risolvere, l'ennesimo che dimostra l'incapacità oramai atavica dei nostri politici di avere una visione industriale prospettica per il nostro Paese e per il futuro troppo presi a guardare i sondaggi quotidiani sui propri ipotetici numeri di votanti alle prossime elezioni vivendo sempre in campagna elettorale.

Benvenuto al neo premier Draghi, attendiamo di capire quale sarà il suo pensiero sul rilancio del Paese, se sarà realmente appoggiato dalle forze politiche attualmente elette in Parlamento e se torneremo ad avere una Compagnia aerea di eccellenza che tutto il mondo ci invidiava. ♦

# DIRITTO ALLA TRASPARENZA NON CONFLIGGE CON LA PRIVACY

di Michele Cipriani

*Dipartimento Nazionale Ultrasporti Mobilità AF*

**G**arantire il diritto alla riservatezza dei dati personali è giusto, inalienabile e condivisibile tanto quanto la garanzia alla trasparenza.

Orbene corre l'obbligo di porre alcuni quesiti inerenti la conflittualità dei suesposti diritti prodotta dall'esasperata distorta interpretazione dell'obbligo alla riservatezza dei dati personali.

Analizziamo, come esempio, il comportamento del Gruppo FSI, come parte datoriale destinataria degli obblighi d'informazione, hanno sempre eluso gli stessi ponendo a giustificazione la circostanza che la privacy dei lavoratori verrebbe violata nel caso in cui tali informazioni venissero comunicate alle OO.SS.

Tale asserzione, oltre ad essere fuori dai comuni canoni della ragionevolezza, in quanto il sindacato richiede le informazioni esclusivamente per tutelare i lavoratori e per svolgere il suo ruolo istituzionale, pena la paralisi della sua attività, appare pretestuosa e priva di un vero e proprio fondamento giuridico.

Infatti, a ben vedere sono diverse le norme che, prese singolarmente o congiuntamente tra loro, smentirebbero sul piano giuridico le pretestuose asserzioni datoriali.

In primis la comunicazione delle informazioni riferite al singolo lavoratore o a gruppi di essi costituirebbe per le OO.SS. trattamento necessario per eseguire obblighi di rappresentanza e trasparenza.

Poi, appare ovvio, che tale norma è applicabile se si considera l'interessato, cioè il lavoratore, ha dato

consenso al trattamento dei dati che lo riguardano mediante sottoscrizione esplicita della delega di adesione sindacale.

Pertanto il Sindacato, in veste di rappresentante dell'iscritto e al fine di svolgere il suo ruolo istituzionale, ha il diritto di chiedere alla parte datoriale le informazioni.

Qualora in tali informazioni siano contenute, oltre ai dati dell'iscritto, anche dati relativi ai non iscritti, come ad esempio può accadere per una graduatoria, il datore di lavoro sarebbe comunque tenuto a fornire l'informazione nella sua interezza, poiché, scindendone il contenuto, i dati del solo iscritto sarebbero inintelligibili, ai sensi dell'art.10 co.5 del codice della Privacy, ne consegue che la consegna dei dati alle OO.SS. e l'utilizzo per scopi istituzionali rientra fra quelli necessariamente autorizzati dai soggetti interessati secondo le norme dalla legge sulla privacy.

Anzi, è proprio la norma della predetta legge a consentire un'utilizzazione mirata dei dati per gli scopi dell'istituto.

In questo caso, scopo dell'istituto è il proseguimento di buone relazioni sindacali a tutela dei lavoratori e degli altri soggetti interessati.

La conoscenza di dati riferiti a singoli lavoratori e dati aggregati da parte delle Organizzazioni Sindacali, oltre ad essere necessaria, è consentita per verificare, in conformità alla legge, la completa trasparente applicazione del Contratto Collettivo da parte del Datore di lavoro.

In tale ottica, nell'ambito del rinnovo della Disciplina Contrattuale, sarebbe bene prevedere un accesso preliminare del Sindacato ai dati per esigenza di verifica, consentire di conoscere informazioni relative a singoli o gruppi di lavoratori..

Ciò sempreché, nel caso concreto, sia effettivamente necessario per dimostrare la corretta applicazione dei criteri pattuiti e la comunicazione sia



limitata alle informazioni pertinenti e non eccedenti rispetto a tale scopo.

Resta fermo che l'eventuale successivo trattamento illecito e non corretto delle informazioni acquisite, da parte delle Organizzazioni Sindacali, si svolge nella sfera di responsabilità della medesima Organizzazione Sindacale.

Il Contratto Nazionale di Lavoro può prevedere espressamente che l'informazione sindacale abbia ad oggetto anche dati nominativi del personale, al fine di verificare la corretta attuazione di taluni atti organizzativi.

E' il caso, ad esempio, delle informazioni ai sistemi di valutazione da parte del Dirigente, alla ripartizione delle ore di straordinario e alle relative prestazioni, nonché all'erogazione di trattamenti accessori.



Resta, altresì, già oggi disponibile per le Organizzazioni Sindacali, la possibilità di presentare istanze di accesso a dati personali attinenti uno o più lavoratori su delega o procura (art.9 co.2 Codice Privacy), come pure la facoltà di accesso a documenti amministrativi in materia di gestione del personale, nel rispetto delle condizioni, limiti e modalità delle norme vigenti per salvaguardare un interesse giuridicamente rilevante di cui sia portatore il medesimo Sindacato (art. 59/60 del predetto codice).

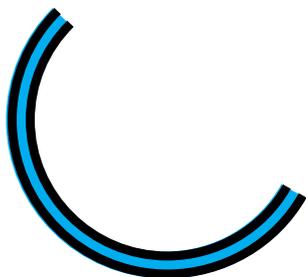
Il rifiuto, anche tacito, dell'accesso a documenti amministrativi, è impugnabile.

Quindi, per concludere, è del tutto evidente che il diritto alla trasparenza non è in conflitto con il diritto alla privacy. ♦



# GRUPPO FOS

## soluzioni ad alta tecnologia



# ALITALIA, UNA STORIA NELLA STORIA

di Filippo Catrini

RSA Uiltrasporti Controllo del Traffico Aereo ENAV ACC Brindisi

Il suo nome riporta nella mente di ogni cittadino una storia trentennale fatta di splendori di epoche passate, difficili ormai anche solo da sognare, ma soprattutto una vicenda legata a continui dissesti finanziari, salvataggi, ricapitalizzazioni, interventi statali e per ultimo di capitale privato straniero da ben 11 anni a questa parte, senza che nessun intervento abbia mai potuto rallentare la sua "picchiata" verso il fallimento.

La tanto agognata efficiente "gestione privata" ha continuato a scavare più profondamente il baratro in cui versa Alitalia, poiché per noi esso è in buona parte frutto delle ultime disastrose gestioni, a partire dal 2008.

Nessuno sa come salvarla, nessuno ci riesce, sarà mai possibile?

Un'ulteriore speranza si era accesa con l'annuncio del precedente governo di rinazionalizzare la compagnia, ma da tempo concorrenza e burocrazia europea minano la sua ripresa, ancor più difficile in un contesto mondiale di pandemia che ha messo in crisi l'intero settore del trasporto aereo "mettendo a terra" intere flotte di compagnie ben più solide che si reggono con interventi degli Stati Bandiera, mentre altre falliscono o licenziano.

Ma Alitalia non deve essere salvata; ormai è chiaro che l'Europa usi "due pesi e due misure" se

guardiamo alle ultime vicende di Lufthansa ed Air France.

La classe politica è divisa, l'opinione pubblica è stanca, quasi non vorrebbe più sentirne parlare e questa crisi senza fine ci porta all'ennesimo commissariamento, l'ennesimo tentativo di salvataggio e come da prassi all'ennesimo "spezzatino" ognuno col suo pezzettino da sbrinare.

Non si ha più neppure idea di cosa significhi una Compagnia di Bandiera, non si ricordano più le ragioni che rendono Alitalia un asset strategico, uno degli ultimi rimasti, indispensabile per restituire competitività all'Italia nei mercati internazionali.

La visione miope dei profitti di breve termine, il paragone con l'aggressività delle low cost e tutti questi discorsi anebbian la mente tanto che non si comprende più cosa significhi perdere la compagnia di bandiera e di come questo vada contro l'interesse nazionale.

Una compagnia di bandiera è un' "ambasciata con le ali": fa da veicolo nelle medie e lunghe distanze all'immagine, ai prodotti e, in definitiva, agli interessi nazionali di un Paese, rappresentandone spesso l'immagine nel mondo.

Essa è molto di più: solo una compagnia di bandiera può assicurare alcune rotte interne minori che vengono trascurate dalle compagnie estere, con conseguenze importanti in termini di libertà di movimento per i cittadini italiani e stranieri.

Oppure si pensi all'emergenza Co-





vid: Alitalia ha attivato voli no-stop per il trasporto del materiale sanitario, oltre che voli speciali per rimpatriare gli italiani rimasti all'estero.

Il turismo: in Italia ha un giro d'affari pari a quasi 190 miliardi e attrae oltre 50 milioni di visitatori ogni anno, facendo di noi la quarta potenza al mondo e generando profitti che crescono a ritmi da record.

Di questi viaggiatori, un quarto raggiunge l'Italia attraverso voli intercontinentali. Vogliamo che per forza passino da Francoforte o da Parigi? Vogliamo rassegnarci a far decidere ai governi stranieri, magari anche soci di maggioranza e nostri concorrenti in questa industria, le nostre politiche in materia di turismo?

Nel frattempo il lavoratori, sempre loro, i lavoratori pagano tutte le conseguenze tra: esuberi, cassa integrazione e sempre con la

"spada di Damocle" sul collo per licenziamenti e fallimento totale, nonostante i sacrifici ormai inenarrabili.

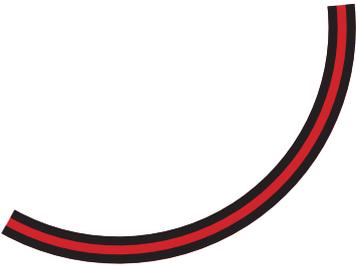
Fosse stata una banca, neppure ne staremmo parlando.

E' ora di intervenire drasticamente e con decisione! ♦



Sapete che cos'è la funzione di "feeding" svolta da una pluralità di voli per uno o più altri voli?

Lo spieghiamo semplicemente: il fatto di avere una compagnia nazionale che intercetta i turisti verso Roma (o a Milano) e poi li smista a Napoli, Palermo, Bari... permette di gestire i flussi turistici in modo più diffuso e distributivo in linea con gli interessi economici del Paese, soprattutto di quelli del turismo.



# VERTENZA MERCITALIA SCHUNTING & TERMINAL PRIMA O POI NE VERREMO FUORI!

di Angelo Cotroneo

*Dipartimento Nazionale Ultrasporti Mobilità AF*

**C**on lo scopo di eliminare le discrepanze salariali che esistono tra le Aziende del Polo Mercitalia, sub holding del GFSI, le OO.SS. unitariamente hanno aperto una vertenza contro la Società MIST. Attualmente i lavoratori interessati da questa vicenda sono all'incirca 1800 ed hanno un CCNL aziendale, molto diverso dal resto dei ferrovieri del Gruppo, scaduto da circa 15 anni.

La rivendicazione delle OO.SS è sfociata in due azioni di sciopero alle quali è stata registrata una massiccia partecipazione da parte dei lavoratori e nonostante l'Azienda abbia cercato di ostacolare la buona riuscita con "comandi" per i lavoratori fatti ai limiti dell'illegittimità.

I lavoratori hanno comunque risposto con percentuali di adesione oltre l'80% alle due azioni di sciopero. Questo dimostra sia la validità della risposta scelta dalle OO.SS. all'immobilismo aziendale e sia la "fame di diritti" che esiste tra i lavoratori: la necessità di avere un trattamento economico e normativo uguale al resto dei Ferrovieri.

Sono stanchi di essere considerati dei minus habens!

Dopo aver mostrato necessariamente i muscoli, viste le risposte negative aziendali, ora è lecito aspettarsi un confronto proficuo e concreto con la



Società MIST e con i vertici del Polo Mercitalia a far da garante.

La Ultrasporti non si sottrarrà al confronto, al ruolo di rappresentante e mediatore utile a rendere giustizia ai lavoratori che in quindici anni hanno consentito all'azienda di lasciarsi alle spalle il ruolo di start-up e di consolidare l'attività strategica affidata dal Polo e dal GFSI in un mercato altamente concorrenziale come quello delle Imprese Ferroviarie che offrono servizi conto terzi.

Ci attendiamo risposte chiare e tempi certi, in mancanza delle quali l'unica strada è perpetuare la protesta.

La Ultrasporti è disponibile ad ascoltare e discutere, libera da pregiudizi, tutte le preposte e le idee, anche l'eventuale necessità di avere una Società unica di manovra all'interno del Polo Logistico, ma non può accettare che MIST resti la low cost del Gruppo FSI. Non siamo disposti però a restare inerti continuando a vedere che all'interno della grande famiglia dei ferrovieri vi siano lavoratori di serie A e lavoratori di serie B. ♦



**MERCITALIA**  
**SHUNTING & TERMINAL**  
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



LA SCELTA MIGLIORE  
PER VOI E PER LA  
VOSTRA FAMIGLIA

## Polizza Ricoveri



UNA GARANZIA COMPLETA CHE TI  
ACCOMPAGNA IN UN MOMENTO DIFFICILE



WWW.INAT.IT con la NUOVA Home Insurance

Area Clienti MyInat

<b>RICOVERI dipendente</b>	<b>RICOVERI dipendente light</b>	<b>INTERVENTI chirurgici dipendente</b>	<b>RICOVERI familiare</b>	<b>RICOVERI familiare light</b>
<b>INTERVENTI chirurgici familiare</b>	<b>RICOVERI pensionato</b>	<b>RICOVERI pensionato light</b>	<b>RICOVERI familiare pensionato</b>	<b>OVER 65</b>

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 06.513784

ASSISTENZA SEDE MILANO:  
STAZIONE FS MILANO PORTA GARIBALDI  
P.ZZA FREUD - BINARIO 1 - MARCIAPIEDE 2  
20154 MILANO  
Tel. 02.63716248 - milano@inat.it

ASSISTENZA SEDE NAPOLI:  
STAZIONE FS GARIBALDI NAPOLI CENTRALE  
(ingresso stazione corso meridionale)  
80143 NAPOLI  
Tel. 081.28485 - napoli@inat.it

Seguici anche sui social



INAT - Istituto Nazionale  
Assistenza Trasporti



inat\_ist.naz.ass.trasporti

Messaggio pubblicitario, prima della sottoscrizione leggere attentamente il set informativo

# FINALMENTE UN SINDACATO "SMART": CI MANCAVA PROPRIO!

di Antonio Ascenzi

Responsabile Nazionale Ultrasporti per la Formazione Sindacale

**S**i è svolto recentemente a Roma il 1° Congresso nazionale della Confederazione Italiana Autonomia Lavoratori (Confial), una organizzazione sindacale che si presenta sul proprio sito web come "un sindacato di nuova generazione, dinamico, smart" con al centro della propria iniziativa "una serrata lotta ad ogni forma di illegalità, caporalato e contrasto al sommerso" individuando nella realizzazione di un patto federativo tra le varie associazioni autonome lo strumento ideale per raggiungere tale obiettivo e che darebbe inoltre a questa "sorta di polo sindacale autonomo" la possibilità di mettere in campo, almeno in termini numerici, una forza pari se non addirittura superiore a quella di Uil, Cgil e Cisl.

Una proposta, quella del polo sindacale autonomo, che a detta dei proponenti ha già acquisito il consenso di Confsal, Fismic, Ugl e che Confial intende sottoporre ad altre formazioni dell'autonomia sindacale come Usae, Csa, Usb.

Ora premesso che sfugge cosa significhi essere "sindacato smart", rispetto all'obiettivo dichiarato ed



allo strumento proposto emergono due ambiguità.

Una prima, nel senso che non si capisce se l'obiettivo vero del nuovo sindacato sia quello di contrastare l'illegalità ed il sommerso oppure superare in termini associativi le tre maggiori organizzazioni confederali a meno che non le si vogliano considerare parte del sommerso, dedite alla pratica del caporalato e dell'illegalità diffusa.

Una seconda ambiguità riguarda poi l'Ugl, dal momento che sarebbe interessante comprendere come pensa Confial di conciliare il contrasto a sommerso e caporalato stringendo un patto federativo con una sigla sindacale che si distingue, oltre che per la contiguità con le peggiori forze della destra politica (dal MSI prima alla Lega oggi!), anche nel contrastare il diritto dei Riders ad essere considerati lavoratori dipendenti sottoscrivendo contratti pirata con le associazioni datoriali del settore.

Ora che quello di ridurre per quanto possibile il sovraffollamento della rappresentanza sindacale, ancora molto consistente soprattutto nell'area della Pubblica Amministrazione, sia un obiettivo condivisibile è fuori discussione, ma per tutta una serie di ragioni restano non pochi dubbi sulla sua concreta realizzazione.

Intanto non si tratta di una novità: già nel passato e proprio nell'area del Pubblico Impiego, vi sono stati numerosi tentativi di mettere insieme più sigle sindacali (vedi ad esempio la confluenza nella seconda metà degli anni '80 di diverse organizzazioni di settore in organismi "confederali" come Confsal o



Cisal oppure la costituzione nel 1995 dell'Intesa Sindacati Autonomi-ISA), ma il fenomeno della eccessiva frammentazione della rappresentanza sindacale ancora presente nei comparti pubblici sembra ben lungi dall'essere superato come attestano, del resto, le centinaia di sigle e siglette rilevate dall'Aran (l'Agenzia negoziale del settore pubblico) che spesso hanno, tra l'altro, iscritti e consensi percentuali da prefissi telefonici.

Un secondo e ben più pesante ostacolo ad un possibile processo di unificazione del sindacalismo autonomo nasce dalle profonde diversità ideali ed organizzative presenti al suo interno.

Infatti, se da un lato le organizzazioni autonome classiche hanno quasi sempre, per dirla con Mimmo Carrieri "atteggiamenti negoziali particolaristici ma acquiescenti, salvo che non siano toccati <diritti acquisiti>, cosa che può portare a conflitti molto aspri" oppure come nel caso dell'associazionismo professionale dove, sempre riprendendo il Carrieri, "siamo in presenza di organizzazioni

che sottolineano nettamente le loro radici genetiche micro-categoriali, senza coltivare nessun tipo di ambizione verso rappresentanze più larghe".

In particolare le organizzazioni sindacali non confederali, sia quelle classiche che quelle professionali, presentano la comune caratteristica della negazione di ogni ruolo politico del sindacato ignorando o facendo finta di ignorare (vedi ancora l'attuale completo asservimento dell'Ugl al partito della Lega) che, come sosteneva Riccardo Lombardi, "se il sindacato ha una funzione economica, per questo solo fatto essa è anche politica".

Ben diversa appare invece l'impostazione del sindacalismo di base (Cobas, Usb, ecc.) il cui tratto tipico è quello di dare vita ad un modello di sindacato molto militante e conflittuale affondando non a caso le proprie radici nella cultura antagonista della sinistra tanto da essere spesso sovrapposto alla "sinistra della Cgil" e che nasce non tanto in alternativa a Uil, Cgil e Cisl quanto per la delusione rispetto a comportamenti e scelte delle tre maggiori Confederazioni.

Ulteriore motivo di perplessità, nonostante le ottimistiche convinzioni della Confial, deriva dai forti

dubbi sulla reale rappresentatività nel mondo del lavoro dipendente di tutto il sindacalismo esterno a Uil, Cgil e Cisl, sia in termini di deleghe che di consensi elettorali.

E' noto ad esempio, come nelle elezioni per la costituzione delle RSU, che da anni registrano tassi di partecipazione al voto da parte dei lavoratori spesso superiori all'80 per cento (percentuale che i partiti politici si sognano di raggiungere!), le liste presentate dalla Uil, dalla Cgil e dalla Cisl ottengono oltre il 70 per cento dei consensi.

In ogni caso, se guardiamo al panorama che offre il sindacalismo extra-confederale, sia che si tratti delle organizzazioni autonome classiche, che di quelle professionali o del sindacalismo di base, non si può non rilevare un ulteriore tratto, questo sì unificante: si tratta per un verso di organizzazioni tese alla rappresentanza di settori del mondo del lavoro che hanno goduto in passato di condizioni più o meno velate di miglior favore oppure di lavoratori che cercano garanzie difensive o la difesa di "status"; per altro verso

del rifiuto dell'idea di una rappresentanza generale degli interessi o di qualsiasi richiamo al valore della solidarietà.

Da ultimo, ma non da sottovalutare, un freno all'unificazione dei vari soggetti sindacali autonomi è rappresentato dalle vicende legate ai loro stessi gruppi dirigenti, generalmente formati da fuoriuscite dalle file dei Quadri sindacali della Uil, della Cgil e della Cisl per malcelate ed insoddisfatte aspettative personali.

Non vorremmo che un sindacato di nuova generazione, dinamico e soprattutto "smart" servisse più che a risolvere i problemi dei lavoratori, ad affermare presunte (molto presunte!) superiorità associative in termini di deleghe o peggio a "nobilitare" vecchie e quanto mai inopportune velleità "carrieristiche".

Forse sarebbe più utile alla tutela gli interessi delle lavoratrici e dei lavoratori impegnare tutte le energie sindacali per contrastare il perverso fenomeno dei contratti pirati, pratica che trova proprio nel variegato mondo del sindacalismo autonomo una eccessiva e non esaltante familiarità. ♦



# PROCIDA 2022, CAPITALE DELLA CULTURA E DEL TRASPORTO SMART? L'IDEA DELLA ULTRASPORTI CAMPANIA

a cura della Redazione di Articolo 16  
*House Organ di Ultrasporti Campania*

**C'**è bisogno di rivoluzioni. Di cambiamenti. Innovazioni. Di qualcosa che possa far bene all'ambiente e al territorio che abitiamo. Ci vogliono idee, belle idee, quelle che rendono il nostro mondo migliore, un mondo che fatica ad essere a colori e che negli ultimi tempi appare sempre più sbiadito. Disastri ambientali, cambiamenti climatici, calamità naturali e una pandemia devastante.

Ma è proprio in questo momento così difficile che serve una rivoluzione sociale, economica e politica. Un cambio di passo, un salto culturale. E si potrebbe partire proprio da un nuovo modello, un trasporto pubblico gratuito, un free public transport che prevede l'abolizione piena della tariffa, la possibilità da parte dell'utente di usufruire dei mezzi pubblici senza biglietto, un progetto che già oggi esiste, in alcune città del mondo. Infatti sono ben novantotto le città in cui hanno abolito il biglietto; in Europa spicca l'esempio di Tallin, la capitale dell'Estonia con 440 mila abitanti che, grazie a questa scelta, ha guadagnato non solo in termini ambientali ma anche economicamente visto che dal 2012 al 2016 si è avuto un aumento dei residenti attratti dal servizio di trasporto gratuito in una città dall'aria respirabile.

In questa direzione va anche la comunità europea che nell'ottica di una politica green, inizia a sollecitare l'applicazione di questo sistema anche alle città ad alto tasso di inquinamento atmosferico, come ad esempio sta avvenendo in Germania che, per evitare un'effrazione del tribunale europeo dovuto al superamento delle soglie consentite delle polveri sottili, sta studiando la possibilità di eliminare la tariffa del trasporto in cinque città anche di grosse dimensioni come Bonn. Uno studio in tal senso è stato avviato addirittura per la città di Parigi.

In Italia, lo scorso anno, in piena crisi pandemica, in Valle d'Aosta, un decreto legge ha previsto il finanziamento delle agevolazioni tariffarie straordinarie relative all'emergenza Covid-19, garantendo a tutti i cittadini il libero accesso su bus e treni pur di riavvicinare l'utenza al trasporto pubblico ed incentivarne l'utilizzo, esperimento destinato a finire



alla fine di Aprile di quest'anno poiché legato a dei finanziamenti ad hoc difficilmente ripetibili.

Allora perché non pensare che questo modello possa diventare parte integrante del nostro servizio di trasporto pubblico? Perché non anticipare ciò che tra non molto ci sarà imposto nel segno di una transizione energetica che nel prossimo futuro dovrà in qualche modo abbattere l'utilizzo del veicolo privato? E quale miglior modo se non iniziando una sperimentazione in frammento ben definito della nostra nazione, facendola diventare una sorta di piccolo laboratorio dove testare la bontà di questa diversa idea di trasporto e perché non approfittare di un'occasione unica e irripetibile che si presenterà il prossimo anno come quella di Procida "Capitale della Cultura Italiana 2022"?

Su Procida infatti si sommano una serie di motivazioni che renderebbero possibile tale progetto: oltre ad essere una vetrina incredibile per la sua nomina a capitale della cultura, essa è un'isola piccola, con un'unica azienda di trasporto, un'unica casa comunale ed un'unica autostrada con la quale arrivarci, quella del mare. Questa piccola perla incastonata nel mediterraneo, scrigno di meraviglie naturali, artistiche e culturali, è abitata da circa diecimila persone ed affollata da quasi 8.000 auto cir-

colanti, che nel periodo estivo aumentano portando i livelli di inquinamento verso tassi insostenibili. Pensare ad un trasporto pubblico gratuito, migliorando le condizioni del parco autobus attraverso l'utilizzo di mezzi elettrici o ibridi ad emissione zero, aumentando l'offerta di trasporto e disincentivando l'uso del mezzo privato, compensando le perdite iniziali di introiti da biglietto con le risorse



che potrebbero provenire da un leggero incremento della tassa di sbarco, inserita già da qualche tempo nel biglietto dei traghetti e degli aliscafi, potrebbe essere un'operazione che sembra complicata ma che invece è di facile applicazione. Chiaramente il progetto dovrebbe essere accompagnato dalla volontà politica del territorio, il Comune nell'attuazione di vaste zone pedonali e la Regione che, oltre ad essere la proprietaria dell'azienda di trasporto operante sull'isola, l'EAV, è anche la stazione appaltante dei servizi pubblici e, in quanto tale, dovrebbe farsi carico degli investimenti in termini di acquisto di nuovi autobus, riservando una quota maggiore di chilometri contribuiti per aumentare l'offerta di servizio. E se si considera che saranno stanziati fondi nell'ambito del Recovery Plan con l'intento di accelerare l'attuazione del Piano Strategico Nazionale per la Mobilità Sostenibile, in un programma che si concentrerà su aree strategiche che andranno verso la digitalizzazione, innovazione e competitività, la rivoluzione verde e la transizione ecologica, perché non immaginare che questo possa avvenire a Procida?

Una grande innovazione, un'isola air green, libera dall'inquinamento, dove le tariffe vengono cancellate, dove c'è un utilizzo maggiore del mezzo pubblico, dove i mezzi di trasporto (ibridi ed elettrici) sono a basso impatto ambientale e con maggiore velocità commerciale, dove non è necessario usare l'automobile, dove il trasporto è un diritto di tutti. Più trasporto sostenibile per i turisti e per gli stessi abitanti del luogo. Meno inquinamento acustico e ambientale. E se questo trasporto diventa efficiente e addirittura gratis su un territorio non estremamente vasto che permette una sperimentazione sicuramente più efficace rispetto ad una grande città, allora questo progetto possiamo già definirlo

vincente. Le condizioni per far decollare l'ambiziosa idea ci sono tutte.

È dalla mobilità che bisogna partire. È dalla mobilità che bisogna iniziare. Per avere un'isola smart, un'isola culturalmente green, un'isola scevra da inquinamento, piena di tecnologia, innovazione e transizione ecologica, in un progetto globale che mette insieme ciò di cui un territorio avrebbe bisogno, è necessario iniziare dal trasporto pubblico, che misura il vero indice di civiltà del nostro territorio, ago della bilancia per la sostenibilità della mobilità urbana e, attorno ad esso, potrebbero svilupparsi tutte le condizioni di contorno a favore di un trasporto pubblico rispettoso dell'ambiente e smart, con una pianificazione integrata dei mezzi di trasporto terrestri e marittimi, l'elettrificazione del territorio, un wifi pubblico, applicazioni e sistemi per l'infomobilità, individuazione di nuovi itinerari ciclabili, mobilità elettrica.

Questa la nostra proposta, senza avere il timore di mettere in campo le nostre idee lanciando iniziative che possano rappresentare un sostegno al territorio nell'ottica di attrattività e rafforzamento delle risorse esistenti, in un interessante campo di sperimentazione e valutazione. Promuovere un trasporto gratuito per tutti, dare visibilità al Mezzogiorno, accrescere l'interesse verso un'isola come Procida, culla di cultura, arte e patrimonio di indiscusso valore è probabilmente, di questi tempi, un'intuizione coraggiosa su cui vale la pena insistere perché sono quelle, poi, le vere idee che fanno bene al nostro mondo.

Il risultato finale potrebbe essere un atollo pedonale, con un'aria respirabile, con un'offerta di trasporto pubblico gratuito, ecosostenibile e smart e, scusate se è poco, un bel biglietto da visita per l'Isola di Arturo e per la Regione Campania. ♦

# FUTURO: ISTRUZIONI PER L'USO

di Antonio Albrizio

Segretario Generale Ultrasporti Lombardia

*"Il futuro dipende anche da ognuno di noi, da cosa facciamo, da come lo facciamo, dal perché lo facciamo, e naturalmente da cosa ci spinge a farlo. Per quanto piccolo e all'apparenza insignificante può sembrare il nostro agire, questo ha ricadute su di noi e sugli altri".*

Questa semplice affermazione, che oserei dire dovrebbe essere scontata, deve essere ben presente e rappresentare un modo di essere, soprattutto in un momento così difficile e complicato.

È corretto richiamare ogni singolo cittadino alla propria responsabilità individuale, ma è fondamentale da parte di chi decide una responsabilità collettiva che superi quello che è il normale svolgimento di un ruolo in rappresentanza di determinati interessi (e non è una parolaccia).

Il PNRR, Piano nazionale di ripresa e resilienza, non può essere solo un acronimo o una somma di interessi, deve rappresentare un vero progetto strategico di ripartenza per il nostro Paese a cui tutti contribuiscano con il proprio mattoncino.

Questo anno di pandemia ci ha insegnato, spero, molte cose; è evidente che debba essere rivisto l'ordine di alcune priorità per il Paese, la salute dei cittadini innanzitutto, adeguando un sistema sanitario pubblico che ha dimostrato numerosi punti deboli, soprattutto nella rete territoriale, ed allo stesso tempo

intervenire velocemente sulla burocrazia e sui processi di digitalizzazione della Pubblica Amministrazione.

Questo periodo ha fatto emergere in modo chiaro l'importanza del sistema dei trasporti nel suo complesso; un sistema che ha rappresentato uno degli architravi su cui ha potuto poggiare il Paese, una sorta di apparato circolatorio che ha consentito la mobilità delle persone, gli approvvigionamenti, la distribuzione di farmaci e prodotti essenziali in ogni angolo sperduto del Paese.

Un sistema fatto da infrastrutture, reti di comunicazione e tanti, tantissimi lavoratori.

Ebbene, questo sistema è in grande sofferenza e necessita di interventi strutturali, adeguati ed urgenti. Lo diciamo da tempo, da prima della pandemia,



oggi non è più pensabile affrontare la questione se non in una logica coordinata di intermodalità, integrazione ed in un sistema regolato.

I diversi settori dei trasporti stanno vivendo, tutti insieme, problemi di varia natura che devono però trovare una soluzione complessiva.

È inutile sottolineare come la pandemia abbia modificato il nostro modo di vivere e che, anche quando l'emergenza sanitaria sarà finita, ci troveremo a fare i conti con abitudini completamente diverse, sia nelle modalità di lavoro che nella vita privata delle persone.



Le necessità di trasporto di persone e di merci sarà diversa, sia nel tipo di servizio richiesto che nelle modalità di erogazione. L'offerta dovrà necessariamente modificarsi e ciò sarà possibile solo se vi sarà la consapevolezza da parte della politica, delle Istituzioni, del "Sistema Italia" dell'importanza del ruolo del Trasporto Pubblico nelle sue diverse modalità, dell'importanza delle regole del mercato e della concorrenza nel Trasporto Aereo, della necessità di regole, di rispetto della legalità e di correttezza negli appalti in un settore molto frammentato come quello della logistica, dell'importanza dei diritti per i lavoratori della GIG Economy, di chiarezza nella gestione di infrastrutture.

Allo stesso tempo sarà necessario intervenire in modo strutturale a tutela della sicurezza e della salute di tutti i lavoratori del settore, pensiamo ad esempio a come sono cambiate le condizioni di chi opera in aziende di Igiene Ambientale o negli appalti di pulizie.

Il rafforzamento del Trasporto Pubblico deve essere un obiettivo prioritario a livello globale: migliorare il

servizio, accelerare la transizione verso un trasporto eco sostenibile sono necessità improrogabili per combattere il cambiamento climatico e l'inquinamento nelle nostre città.

L'investimento verde nei sistemi di trasporto pubblico globale non solo salvaguarderebbe i posti di lavoro esistenti, ma ne creerebbe milioni aggiuntivi, dignitosi e sostenibili, e porterebbe a tagliare drasticamente le emissioni clima-alteranti nel prossimo decennio

A tal fine la Uiltrasporti Lombardia ha aderito alla campagna "The Future is PUBLIC TRANSPORT" sostenuta dalla ITF Federazione Internazionale dei Lavoratori dei Trasporti insieme al C40 Cities.

Le questioni aperte nei nostri settori non attengono però esclusivamente alla progettazione futura del sistema trasporti; dobbiamo affrontare quotidianamente i problemi relativi alla gestione dei protocolli COVID per preservare il più possibile da qualsiasi rischio lavoratori e cittadini e nel contempo siamo di fronte ad una serie di vertenze per il rinnovo dei CCNL nelle quali alcune parti datoriali, tanto solerti a sottolineare l'importanza dell'attività sempre garantita, anche nei periodi più bui e difficili, si dimenticano che a

svolgerla sono stati i lavoratori che ogni giorno hanno permesso il funzionamento dell'intero comparto.

Questi stessi lavoratori che vedono oggi a rischio il proprio posto di lavoro che il blocco dei licenziamenti può solo marginalmente risolvere. Abbiamo bisogno di politiche industriali chiare, di lungo respiro, che contribuiscano a disegnare il futuro del nostro Paese, ci troviamo invece di fronte a vertenze che rischiano di diminuire significativamente i livelli occupazionali, una su tutte Alitalia - ITA, ma non solo.

Il mondo dei trasporti necessita di risposte concrete che siano parte di un vero programma di rilancio strategico di tutto il settore, non di soluzioni spot che durerebbero una mezza stagione.

"Il futuro dipende da ognuno di noi", ho iniziato queste brevi riflessioni con questa frase e posso affermare che come Organizzazioni Sindacali ne siamo consapevoli e lo dimostriamo ogni giorno nei luoghi di lavoro e nel confronto con la Politica, le Istituzioni e le Parti Sociali che ci auguriamo possano dimostrare altrettanta consapevolezza. Oggi è il momento. ♦

# GLI AEROPORTI IN CALABRIA

di Giuseppe Rizzo

Segretario Generale Ultrasporti Calabria

**I**l traffico aereo calabrese è in picchiata anche a febbraio, così come certificato da Iata e da Asaeroporti, che ci riporta una domanda totale di passeggeri crollata di oltre il 70% rispetto ai livelli pre-Covid.

I rilevamenti di febbraio ci dicono che Lamezia Terme presenta un calo di passeggeri del 76,6%, Reggio Calabria del 65% e Crotone del 83,9%.

Questi sono dati che evidenziano il disastroso impatto dell'emergenza Covid sul trasporto aereo calabrese.

Il risultato è ancor più preoccupante se si analizza anche il dato emerso dal cosiddetto traffico domestico rispetto a quello internazionale che ha subito una sorte ancor peggiore.

Questi dati ci dicono inequivocabilmente che anche il traffico aereo calabrese deve fare i conti con la realtà; una realtà che non ci permette di abbassare la guardia affinché si possano garantire i livelli occupazionali pre-Covid.

La natura giuridica della Società di gestione degli aeroporti calabresi (Sacal S.p.A.) e della società di Handling (SGH S.p.A.), ci dà ampie garanzie in tal senso. Una società che mantenga il controllo pubblico è importante nel panorama del trasporto aereo calabrese che si deve confrontare con le ataviche mancanze strutturali ed infrastrutturali del trasporto nella nostra regione.

La SA-RC è un cantiere sempre aperto ed il trasporto ferroviario, che mantiene alte le prerogative proprie di una certa modalità di mobilità, non riesce comunque a soddisfare la domanda della mobilità veloce che caratterizza ormai la società



contemporanea. Non parliamo poi della S.S.107 che ancora non vede lo sviluppo che merita.

La Calabria, affinché non sia costretta all'isolamento, non può prescindere da un efficientamento del trasporto aereo nei suoi tre aeroporti, riconoscendone obiettivamente la centralità in quello di Lamezia, al servizio dell'intera Calabria, proprio grazie alla sua privilegiata posizione logistica che prelude ad un importante e fisiologica crescita del traffico aereo anche nell'immediato futuro.

Oltre la centralità di Lamezia Terme, bisogna riconoscere l'importanza degli aeroporti di Reggio Calabria e Crotone ad oggi esclusi dal panorama nazionale e internazionale per le scelte scellerate di una politica miope nei confronti di un territorio difficile anche nella sua conformità geografica.

Occorre che la politica regionale e nazionale presti una maggiore attenzione al trasporto ed al trasporto aereo calabrese, affinché questo sia pron-





to al “decollo” di fine pandemia. Siamo certi che i viaggiatori, non appena potranno lasciarsi alle spalle questa triste “vicenda Covid”, si ammasseranno davanti ai check-in degli aeroporti calabresi per concedersi i meritati momenti di libertà che il trasporto aereo concede senza alcuna restrizione.

Il trasporto aereo, ma anche il trasporto in generale, non potranno che beneficiare della realizzazione della nuova aerostazione lametina e dagli indispensabili efficientamenti degli altri due scali calabresi di Reggio e Crotona.

A tal fine, anche l’imprescindibile collegamento Aeroporto/Stazione dovrà essere migliorato per consentire ai passeggeri di utilizzare il duplice beneficio concesso dalla naturale vicinanza tra stazione ferroviaria ed aeroporto. Ci duole però, notare che, per recarsi a poche centinaia di metri di distanza, non è stato realizzato neppure un marciapiede; infatti, centinaia di turisti percorrono periodicamente a piedi, mettendo a repentaglio la propria incolumità, il pericolosissimo tratto di strada che collega l’aeroporto di Lamezia Terme con la Stazione centrale delle FS.



Non comprendiamo ancora oggi quali siano le difficoltà di rendere fruibile l’aeroporto di Reggio Calabria all’intera provincia e agli utenti della vicina Messina e provincia.

Non comprendiamo, la totale assenza di collegamenti intermodali con altri sistemi di trasporto nonostante negli anni si siano alternate idee, progetti e battaglie politiche (direi campagna elettorale) con un’infinità di milioni di euro stanziati (e mai utilizzati) per il rilancio dell’aeroporto, essendo questa considerata da tutti un’infrastruttura strategica, capace di produrre utili per il territorio con la realizzazione di collegamenti ferroviari, stradali e con il vicino pontile per attrarre gli utenti della vicina Sicilia, della vicina Messina.

Non dimenticandoci che analoga situazione disastrosa riguarda l’aeroporto di Crotona.

La post-datazione del divieto ai licenziamenti non dovrà quindi farci illudere e deve solamente stimolarci ad introdurre, così come ha fatto la UIL regionale nell’occasione della scorsa CIGS, azioni a sostegno del trasporto aereo regionale con la responsabilità che deve contraddistinguere le OO.SS. che pongono al centro dei loro interessi la difesa occupazionale dei lavoratori.

La nostra O.S., oltre a battersi per la piena occupazione dei lavoratori già in forza all’azienda con contratti a tempo indeterminato, non dimenticherà certamente le tante risorse stagionali degli aeroporti calabresi che hanno subito ancor più violentemente degli altri, le nefaste conseguenze della pandemia mondiale che ha aggredito più d’ogni altro, il trasporto aereo calabrese, nazionale e mondiale. ♦

# CULTURA DEL CONTRATTO CERCASI

di Giorgio Andreani

Segretario Generale Ultrasporti Marche

**D**a un po' di tempo a questa parte è sempre più evidente in questo nostro strano Paese un fatto preoccupante: la mancanza, da parte delle associazioni datoriali di un po' tutti i settori produttivi, della cultura del contratto di lavoro.

Mi riferisco al valore che viene dato da questi soggetti, che incarnano il mondo imprenditoriale italiano, al contratto collettivo nazionale di lavoro.

Il contratto è visto nella migliore delle ipotesi come un intralcio e nella peggiore come strumento su cui far leva per rimettere in discussione le tutele e per ridimensionare i salari, sembra paradossale ma è così.

Lo stiamo vivendo sulla nostra pelle, soprattutto i lavoratori che in queste ultime settimane sono dovuti scendere in piazza e sono stati costretti ad incrociare le braccia per manifestare la rabbia di chi regge letteralmente il Paese, ma non viene riconosciuto e rispettato.

Tanti sono i contratti da rinnovare ma che sono fermi al palo a causa dell'ignoranza delle associazioni datoriali: il multiservizi, in ritardo di almeno otto anni, il contratto degli autoferrotranvieri da almeno tre anni, il contratto della logistica e del trasporto merci da oltre un anno e mezzo, tanto per citarne alcuni.

Oltretutto in alcuni casi sono le stesse associazioni datoriali che da un lato si sprecano in grandi e commoventi elogi nei confronti dei propri dipendenti, soprattutto in questo momento di pandemia dilagante, ma poi contemporaneamente ai tavoli di confronto con le organizzazioni sindacali mirano a togliere tutele e a erodere i salari, utilizzando la scusa della flessibilità.

Un'imprenditoria il cui unico obiettivo è quello di arricchirsi sfruttando il prossimo, piangendo miseria



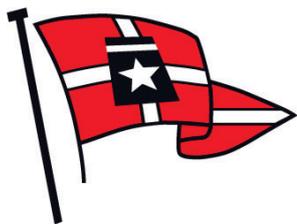
per commuovere le istituzioni e l'opinione pubblica, non può essere considerata sana e che fa crescere in maniera solida e strutturata il Paese; diversamente un'imprenditoria sana è quella che guarda con lungimiranza oltre il semplice guadagno, oltre al proprio naso.

Vorremmo poterci sedere seriamente ai tavoli con questo genere di imprenditori, e cioè con chi oltre al proprio guadagno, pur legittimo, pone al centro del dibattito anche il benessere dei propri dipendenti, a partire da quello salariale.

Non pretendiamo che i nostri imprenditori siano tutti dei novelli Adriano Olivetti, ma almeno che abbiano quel poco di buonsenso necessario a costruire e a condividere anche con chi produce materialmente ricchezza, ossia i lavoratori.

Ma purtroppo la cultura non è di tutti e non si compra al mercato, o la si ha oppure no.

Nel frattempo noi continueremo a denunciare certi atteggiamenti imprenditoriali portando i lavoratori a protestare perché, siccome sono le vere colonne portanti su cui regge il Paese, meritano rispetto e dignità. ♦



## Gruppo Messina

# 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

# IL LAVORO NOBILITA L'UOMO E LAVORARE IN SICUREZZA È UN DIRITTO SACROSANTO!

di Maurizio Lago

Segretario Generale Ultrasporti Lazio

La nostra Costituzione riconosce il lavoro come elemento fondamentale per la vita dell'uomo, attraverso il quale si possono ricevere le garanzie di sostentamento. Il lavoro, su cui si fonda lo Stato italiano e che dovrebbe essere un caposaldo della nostra Costituzione, talvolta, si scopre motivo di patimento per i lavoratori e le loro famiglie. Oggi acquisisce un valore fondamentale chiarire se bisogna garantire un lavoro sicuro o un lavoro in sicurezza.

Quello della sicurezza sul lavoro è un tema di grande attualità, quasi ogni anno sono migliaia i lavoratori che perdono la vita durante lo svolgimento della loro attività; si lavora per vivere non per morire!

Gli incidenti accaduti di recente sui luoghi di lavoro hanno creato due correnti di pensiero, una a favore della sicurezza, l'altra a favore della produttività. La UIL ha avviato una forte campagna sulla sicurezza, a partire dalla stampa della tessera del 2021, con lo slogan: ZERO MORTI SUL LAVORO, che non lascia dubbi da che parte stia il sindacato.

Nel lavoro la sicurezza è fondamentale e conta più della produttività; inoltre la tutela della sicurezza permette di diminuire il rischio infortuni garantendo una continuità dell'attività lavorativa.

Spesso, però, incrociamo nella nostra attività datori di lavoro che, nel ritenere importante la produttività ai fini del guadagno, vedono il mantenimento dei luoghi di lavoro a norma di sicurezza un ostacolo. È paradossale il fatto che proprio i lavoratori che muovono il mercato produttivo siano troppo spesso le vittime di sistemi più grandi, fatti di interessi e avidi guadagni, al solo fine del profitto con il minor sforzo.

La sicurezza sul lavoro è un tema per il quale serve un salto di qualità, un deciso cambio di rotta che renda concreta ed efficace la cultura della prevenzione, un elemento imprescindibile per un corretto approccio a questo triste fenomeno. Per evitare o, almeno, ridurre il più possibile i tanti infortuni sul lavoro bisognerebbe rendere gli ambienti di lavoro "vivibili". È fondamentale una "cultura della sicurezza" che realmente si diffonda nella società.

Sarebbe necessario che tra i programmi di studio degli ultimi anni delle scuole superiori si possa parlare di lavoro e sicurezza, inserendo questa te-



matica all'interno della giusta reintroduzione come materia di studio dell'Educazione civica, leggendo questa nel senso più ampio possibile e, quindi, facendo sì che essa divenga il viatico per una formazione dei giovani che possano essere poi lavoratori già "acculturati" per un lavoro più "vivibile".

Certo la formazione alla sicurezza, francamente, non può far tutto, ma sicuramente può aiutare molto quelle aziende che decidono di intraprendere un percorso di miglioramento. Non vuol dire che la formazione non serva a granchè, ma, se inserita all'interno di un contesto che mira ad azzerare le morti, è un fattore importante, come importante può essere il tema dell'opportunità di istituire una Procura nazionale in materia di infortuni. Secondo l'ex procuratore Gian Carlo Caselli "una procura nazionale con funzioni di semplice coordinamento delle varie Procure territoriali potrebbe utilmente contribuire alla diffusione di una miglior cultura della sicurezza, alla proposizione di modelli organizzativi già efficacemente sperimentati, alla costituzione di una banca dati cui potrebbero attingere tutte le istituzioni interessate. Soprattutto, la Procura nazionale potrebbe curare la progressiva specializzazione dei magistrati chiamati a occuparsi (nelle varie sedi) di sicurezza sui posti di lavoro, specializzazione che è sicuramente indispensabile. Non solo per i Pm, ma anche per i magistrati giudicanti".

La riduzione del problema degli infortuni, specialmente quelli mortali sul lavoro, non può consistere soltanto nell'aumento e nell'affinamento delle norme prescrittive e nell'inasprimento delle sanzioni in caso di loro violazione, bisogna sviluppare la coscienza che la sicurezza non è un costo ma un



investimento, ovvero che la sicurezza deve essere parte integrante dell'esperienza lavorativa.

Fatte queste dovute considerazioni, ritengo l'iniziativa della UIL importante in quanto non si deve parlare di morti sul lavoro solo quando queste si manifestano o nella giornata nazionale per le vittime degli incidenti sul lavoro.

Bisogna demolire preventivamente questa cultura negativa: qualunque provvedimento legislativo da solo non potrà incidere positivamente sull'azzeramento dei morti. Quella delle morti bianche - che poi di bianco non hanno nulla sono nere come il lutto che rappresentano - è una piaga tipicamente italiana che va avanti da troppo tempo. Proprio per queste ragioni, nonostante le condizioni estremamente difficili create dal perdurare della pandemia, si deve trarre la spinta necessaria per aumentare le attenzioni e gli investimenti adeguati che occorrono sulla sicurezza.

*Ogni lavoratore ha diritto a condizioni di lavoro sane, sicure e dignitose.*

*Carta dei diritti fondamentali dell'Unione Europea, Art. 31. ♦*

## VISIBILITÀ RIDOTTA, CONTINUA IL RISCHIO PER I MEZZI IN TRANSITO

di Nicola Petrolli

*Segretario Generale Ultrasporti Trentino*

**E**così il comune avrebbe risolto il problema di Via Romagnosi? La visibilità particolarmente ridotta a causa delle piante secolari dovrebbe non essere più un problema grazie a quattro birilli? Abbiamo già denunciato che l'intervento grossolano di qualche settimana fa non risolve il problema. Basterebbe invece - senza necessariamente abbattere la pianta - fare una sorta di slalom togliendo un paio di parcheggi sul lato opposto della strada.

Riscontriamo e ribadiamo la nostra collaborazione sindacale indispensabile per non continuare a buttare soldi pubblici con interventi inutili, siamo pronti per un confronto costruttivo sulla viabilità cittadina e sulle varie problematiche inerenti alla mobilità.

Il comune, per certe questioni, si dovrebbe appoggiare a chi lavora sulla strada e vive la città in prima persona, come i delegati che guidano i mezzi pubblici... in caso contrario potrebbe risarcire tutti i prevedibili danni agli specchietti retrovisori. ♦





[www.italuil.it](http://www.italuil.it)

IL PATRONATO DEI CITTADINI

## PENSIONE

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

## PRESTAZIONI A SOSTEGNO DEL REDDITO

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

## POSIZIONE ASSICURATIVA

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

## SANITÀ E HANDICAP

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

## IMMIGRAZIONE

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

## ED INOLTRE

### SICUREZZA, INFORTUNI, MALATTIE PROFESSIONALI

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

### EMIGRAZIONE

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

### SERVIZIO CIVILE

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



# LE FERROVIE IN UMBRIA TRA PASSATO PRESENTE E FUTURO

di Giulio Petti

Segreteria Regionale Ultrasporti Umbria

La seconda metà dell'Ottocento ha rappresentato in Umbria un periodo importante per la nascita delle ferrovie. Tale periodo vide il completamento delle linee Roma – Ancona e della Terni – Perugia - Sansepolcro. Nel medesimo periodo fu completata la linea Roma – Firenze che passava per Terni, Foligno, Perugia e Cortona e la Terni – Rieti – Aquila - Sulmona.

L'Umbria poteva così rivendicare un ruolo di centralità ferroviaria nel nostro Paese. Terni e Foligno divennero 2 scali importantissimi per l'acciaio e per la manutenzione dei treni (Grandi Officine).

Nel novecento le linee subirono ammodernamenti elettrificazioni ed aumentò notevolmente la velocità commerciale. Parallelamente la rete fu arricchita di tratte minori per i collegamenti interni: Spoleto – Norcia, Ellera – Pietrafitta, Fossato di Vico – Gubbio – Arezzo.

Collegamenti poi smantellati da una scellerata politica, negli anni Sessanta. Solo nel secondo dopoguerra si cominciò a parlare di raddoppi ed elettrificazioni con massicci investimenti.

Oggi a distanza di oltre 50 anni si riparla di investimenti, l'occasione non va sprecata tant'è che il completamento della linea Orte – Falconara rappresenterebbe il miglior asse di collegamento, per persone e merci, dell'Italia Centrale, alternativo alla linea Roma – Firenze – Bologna, satura di treni



nell'arco delle 24 ore.

Inoltre un siffatto collegamento servirebbe ad avvicinare le Marche e l'Umbria alla Capitale con grandi ritorni economici per le aziende e per il turismo dei territori.

Velocizzare la Foligno – Terontola pure costituirebbe un valido strumento per lavoratori – studenti e pendolari, mentre l'ammodernamento della Centrale Umbra potrebbe rappresentare la via più breve da Perugia a Roma.

In questo caso sono necessarie modifiche di tracciato ed elettrificazione, quindi notevoli investimenti con copioso impegno di manodopera locale. ►►►



Da ultimo, non per importanza, va citata la linea Terni – Aquila per la quale si parla di elettrificazione. Giova ricordare che la tratta è una delle più interessanti da un punto di vista paesaggistico per l'Italia Centrale raggiungendo al valico di Sella di Corno circa 1.000 slm.

La linea in passato era più frequentata da un'utenza impegnata nel polo industriale di Terni (chimica ed Acciaio e relativo indotto), oggi i viaggiatori sono principalmente studenti per l'Università dell'Aquila e per le scuole di Rieti oltre ai pendolari, assai pochi, che da Rieti vanno a Roma.

Solo con questo tipo di investimenti si riuscirà a liberare le strade ed a respirare meglio, restituendo alle città una diversa e migliore qualità della vita. Nel contempo i territori, ben collegati con una moderna e veloce rete di trasporto diventerebbero, di nuovo appetibili per insediamenti industriali che al momento inevitabilmente vediamo diretti altrove.

La conseguenza è stata finora lo spopolamento dei territori di una zona che interessa l'Umbria, l'Alto Lazio e parte della Regione Abruzzo.

Senza lavoro non c'è sviluppo e l'appello a questo punto va ai politici locali e nazionali.



In questi ambiti una prima risposta per l'uscita dall'isolamento è arrivata con la Frecciarossa Perugia – Milano – Torino che, nata in via sperimentale, si sta sempre più consolidando, con frequentazioni che aumentano giorno per giorno, nonostante l'orario di partenza alle ore 5.30!

Questo servizio dovrebbe essere duplicato con l'arrivo in Umbria nella mattinata e con rientro al nord nel tardo pomeriggio, così risulterebbe appetibile per chi vuole raggiungere l'Umbria per Turismo Religioso e per visitare le città d'arte. Parallelamente i 2 collegamenti Freccia Link Assisi –Perugia –Fi-



renze garantiscono in orari più fruibili un elevato confort di viaggio collegando tutto il perugino con la Stazione di Firenze SMN e con Bologna – Milano e Venezia a Nord e Napoli a Sud

Da poche settimane, dopo anni di dibattiti politici a tutti i livelli, si parla concretamente del nuovo collegamento Orte – Milano che potrà servire un bacino di utenza di circa 500.000 abitanti.

Tanti sono i residenti delle provincie di Terni – Rieti e Viterbo che avranno la possibilità di raggiungere il Nord Italia senza dover andare a Roma. Sono facilmente intuibili i vantaggi, di una siffatta scelta da parte di tutto il mondo imprenditoriale della zona.

Corollario indispensabile di questo servizio dovrà essere un collegamento veloce da Spoleto – Terni per Orte con Freccialink, come avviene in tante altre città italiane ubicate fuori della rete di alta velocità.

Da ultimo, ma non in ordine di importanza, l'Umbria Meridionale ha bisogno di essere collegata velocemente con l'Aeroporto di Fiumicino. Cosa quest'ultima non difficile da realizzare, basterebbe attestare 2 coppie dei treni che già oggi collegano Orte e

Fiumicino Aeroporto alla stazione di Terni.

Quale la morale di questo articolo, se non una sorta di auspicabile ritorno al "passato" dove, diciamo, le scelte con i limiti dei mezzi di allora rappresentarono il volano dello sviluppo economico dei territori.

Solo così, riducendo i margini di un non più tollerabile isolamento, forse si riuscirà a restituire alla Regione Umbria il suo ruolo di centralità del nostro Paese. ♦



## Il frutto del mio benessere, un'assicurazione UniSalute

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

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

**UniSalute, un nuovo modo di guardare all'assicurazione**

**UniSalute**  
SPECIALISTI NELL'ASSICURAZIONE SALUTE

[www.unisalute.it](http://www.unisalute.it)  
numero verde 800 114444

**Unipol**  
GRUPPO



CONVENZIONE  
UIL - UNIPOLSAI



Il salto  
di qualità  
con **UIL!**



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

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

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

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

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

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

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



NUMERO VERDE DEDICATO  
**800 050404**

**gratuito**  
**attivo 24 ore su 24**

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



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

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

Richiedi la scheda con tutte  
le informazioni.

**UnipolSai**  
ASSICURAZIONI

Divisione **Unipol**

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