

Federazione Italiana Lavoratori Trasporti CGIL - n° 0 di Maggio 2024 - Direzione e amministrazione Via Morgagni, 27 - 00161 Roma - Tel: 06/440761 - www.filtcgil.it - Fax 06/44243164 - € 1,03 - Poste Italiane S.p.A - Spedizione in Abbonamento Postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n° 46) art. 1, comma 1, CN/BO



**FILT CGIL**  
Federazione  
Italiana  
Lavoratori  
Trasporti



# il Lavoro nei **Trasporti**

Periodico di informazione e approfondimento della Filt Cgil



# Editoriale

di **STEFANO MALORGIO**  
(Segretario Generale Filt Cgil)

**È** per me un grande onore scrivere l'editoriale del numero zero del Lavoro nei Trasporti, lo storico periodico della Filt Cgil Nazionale che riprende le pubblicazioni dopo una lunga sospensione. L'idea è quella di dare vita ad un periodico che abbia caratteristiche quasi del tutto monografiche, su specifici temi sia di carattere generale che specifiche dei diversi settori della categoria. Un luogo di approfondimento e confronto tra opinioni differenti che sia patrimonio del gruppo dirigente della Filt e della Cgil a tutti i livelli ma anche "vetrina" della discussione della categoria verso tutti i soggetti che incrociamo nella nostra attività.

In una comunicazione che deve essere sempre più rapida e puntuale, ancor di più vale la pena riservare uno spazio di riflessione.

Questo numero è dedicato in particolare al Manifesto che ETF (la nostra Federazione Europea dei Trasporti) ha preparato in vista delle elezioni europee.

Abbiamo scelto questo tema in un quadro Europeo che appare complesso. I venti di guerra tornano a soffiare sul continente, riportando anche un vocabolario che pensavamo fosse relegato ai libri di storia. Arretrano le democrazie, che diventano molto più fragili, anzi è la democrazia che appare un obiettivo per il quale non vale la pena combattere.

L'impressione è che la scommessa fatta negli anni '90 di una Europa che, a partire dalla politica monetaria comune, potesse evolversi in un vero soggetto federale sembra essere messo in discussione. Esso era stato già fiaccato dalla gestione della crisi del 2008 e dalle Brexit. La risposta comunitaria al Covid con Next Generation

EU, pareva aver riaperto la prospettiva di una Europa Sociale con un debito comune sul quale costruire politiche continentali.

Oggi tutto si è fermato. Prova ne sia la discussione sulla costruzione di una politica industriale europea in cui in realtà gli Stati più forti spingono, a differenza di quanto hanno fatto gli USA, per utilizzare risorse nazionali per riportare sul territorio tecnologie e produzioni avanzate, lasciando indietro gli Stati che hanno una condizione di bilancio pubblico inadeguato a sostenere quegli investimenti.

La difesa comune, di fronte ad un possibile arretramento della copertura della NATO, rischia di essere oggi l'unico collante che ci tiene assieme dando il profilo di una nuova Europa meno sociale e più securitaria.

Le prossime elezioni europee rischiano, con un possibile ed inedito asse tra conservatori e destra, di accelerare un processo disgregativo. Ecco. Noi non siamo indifferenti a questo perché sappiamo che se ciò avvenisse a pagare più di tutti sarebbero lavoratrici e lavoratori. Così come sappiamo però che, senza una politica capace di rappresentare le aspirazioni ed i desideri di chi lavora, senza un Europa che sappia finalmente vedere il lavoro come strumento di realizzazione perso-

nale e non di sfruttamento, questo declino sarà inutile.

In questo solco, come illustra l'articolo di Livia Spera, segretaria generale di ETF, sta il Manifesto per un Trasporto Equo, che punta a porre i lavoratori e lavoratrici dei trasporti al centro del dibattito politico, cambiando finalmente rotta alla politica europea e dando vita ad un settore più inclusivo, ecologico e digitale.

Leggendo questo numero, se dovessi trovare un tratto che accomuna tutte le analisi sicuramente lo indicherei nella non attrattività dei settori per i lavoratori, i salari non adeguati, l'esposizione continua ai rischi per salute e sicurezza, il peggioramento delle condizioni di lavoro, l'incertezza degli impatti che l'automazione può provocare sulla forza lavoro, il persistere del dumping sociale, l'elusione della responsabilità sociale delle imprese, la non completa applicazione delle regole esistenti.

Questo numero vuole però rappresentare anche il protagonismo della Filt sul piano europeo, sul quale abbiamo investito con la convinzione che, di fronte a processi di integrazione verticale sempre più forti, la risposta del sindacato deve essere sempre più su scala internazionale. Questo in particolare per i settori dei trasporti che per loro natura non conoscono confini ed uni-

scono popoli e Paesi.

Questo ha significato introdurre nella discussione quotidiana la dimensione europea della nostra azione, partecipare in maniera attiva alle iniziative di ETF, essere uno dei motori della azione di quella Federazione.

Non casualmente quindi l'articolo conclusivo è scritto da Stephen Cotton, segretario generale di ITF, che ci ricorda che ad ottobre la Filt parteciperà con una sua delegazione al Congresso di Marrakech. Questo appuntamento di ITF, che è l'unica federazione internazionale che attraverso il settore marittimo ha una sua funzione contrattuale specifica che incide sul piano nazionale, riveste per noi una fondamentale importanza. Potrebbe infatti essere l'occasione per affermare il protagonismo della Filt e del sindacato confederale italiano dentro quel contesto in cui si discuterà della necessità di un New Deal per tutti i lavoratori dei trasporti per affrontare crisi come quella climatica, l'introduzione di nuove tecnologie non regolamentate e l'aumento delle diseguglianze. Per noi una occasione per discutere anche di salute e sicurezza sul lavoro, giusta transizione ecologica. Insomma un nuovo modello equo per i lavoratori dei trasporti. ■

Buona lettura.

**il lavoro nei**  
**Trasporti**

**PERIODICO DI INFORMAZIONE E APPROFONDIMENTO DELLA FILT CGIL**

*Direzione e amministrazione:* Editrice Trasporti via Morgagni 27 - Roma

*Direttore:* Stefano Malorgio

*Redazione:* Guido Barucci, Cecilia Casula, Natale Colombo, Amedeo D'Alessio, Maria Teresa De Benedictis, Claudia De Martino, Michele De Rose, Nicholas Dormia, Viviana Flamigni, Andrea Gambacciani, Elisa Gigliarelli, Giulia Grandi, Stefano Malorgio, Chiara Mancini, Angelo Manicone, Giuseppe Mascioli, Eugenio Stanziale

*Ufficio abbonati:* Daria Conte

*Abbonamento:* 10 copie euro 10 versamento sul c/c n. 46813002 intestato a: Editrasporti srl via Morgagni, 27 - 00161 Roma - Tariffa Regime Libero: Poste Italiane s.p.a. - Spedizione in Abbonamento Postale D.I. 353/2003 (conv. In L. 27/02/2004 n° 46) art. 1, comma 1, Cn/Bo

*Progetto grafico e impaginazione:* Graphic Art 6 srl - Roma

*Chiuso in redazione:* il 4/06/2024

**S**iamo quasi arrivati al traguardo di una lunga campagna elettorale, di cui conosceremo gli esiti definitivi solo il prossimo 9 giugno.

Se guardiamo dal nostro punto di vista, quello italiano, si è trattata di una campagna elettorale estenuante: forse perché in Italia, per quanto sia solida la legislatura o forte la maggioranza, siamo sempre in un'infinita campagna elettorale.

Accade così che le elezioni europee non siano il fine ultimo, ma diventino il mezzo di un regolamento di conti interno alla politica italiana. Non sarebbe certo la prima volta, ma mai come oggi questo è così evidente: da una parte leader dei maggiori partiti candidati agli scranni di un Parlamento in cui, già sappiamo, non siederanno comunque mai; dall'altro il voto personalizzato, ovvero non al partito, non all'idea, ma alla persona, addirittura al nome senza il cognome. Il voto utile a confermare o a mettere in discussione i risultati delle elezioni politiche.

L'Europa di fatto è solo una parola scritta su qualche cartellone elettorale, a corredo di qualche slogan, ma incredibilmente non è al centro delle discussioni.

Come possiamo allora pretendere che il rinnovo del Parlamento Europeo appassioni le cittadine e i cittadini del nostro Paese se la politica si mostra così provinciale?

L'Europa, del resto, non è in uno dei suoi momenti migliori.

A parte l'apertura delle frontiere, cos'è rimasto della promessa comunitaria? Al di là del valore effettivo dell'UE, qual è la percezione che ne hanno le persone chiamate a votare?

Dopo anni di politiche di austerità e di Europa a due velocità, è tuttora evidente la frammentazione delle politiche economiche e sociali degli Stati membri, che vedono imporre la rivendicazione di interessi nazionali a scapito della spinta sociale dell'UE.

Nel mentre di una guerra vicina e di un'altra lontana, ma che riguarda e condiziona noi e tutto il mondo, nel mezzo dell'inflazione di politiche fiscali che spingono a una contrattazione collettiva di recupero, ma soprattutto andando a chiudere una legislatura in totale opposizione alle promesse del suo inizio per cui la riforma della Governance risulta, di fatto, il ritorno a politiche improntate all'austerità: è in questo quadro di generale stanchezza delle cittadine e dei cittadini che ci si appresta al voto. Proprio la stanchezza e il disinteresse hanno in questi anni favorito l'avanzata di forze politiche di destra e estrema destra. L'astensione non è solo nemica della partecipazione, ma della stessa democrazia. Più alta è l'astensione, più le forze estremiste si impongono e i loro risultati, nei numeri, appaiono più importanti di quanto non siano. Questo però favorisce una narrazione, che è quella della protesta generalizzata, della sovranità e identità nazionale, dell'alleggerimento delle regole democratiche, della difesa dei con-

# LAVORO E DEMOCRAZIA PER L'EUROPA CHE VOGLIAMO

di **ELISA GIGLIARELLI**  
(Segretaria Nazionale Filt Cgil)



fini, del nemico alle porte, del “lasciamo lavorare le imprese”.

In questa narrazione però, se riusciamo a far scomparire il fumo che annebbia gli occhi, scopriamo che manca un elemento: la vita vera delle persone, l'istruzione, la salute, il lavoro.

In un momento storico in cui la guerra mette in discussione tutte le nostre certezze e in molti Stati, compreso il nostro, si spostano i fondi della spesa pubblica verso il finanziamento alle spese militari, è forte il rischio che le politiche e gli investimenti sociali e di sviluppo vengano lasciati sullo sfondo.

Se si guarda al panorama eterogeneo dei trasporti europei (terra, mare, aria, ma anche pubblico e privato) risulta evidente che pur nel rispetto delle specificità, i temi da affrontare sono per tutti gli stessi: la non attrattività del settore, salari non adeguati, l'esposizione continua ai rischi per salute e sicurezza, l'inasprimento delle condizioni di lavoro, il persistere del dumping sociale, l'elusione della responsabilità sociale delle imprese, la non completa applicazione delle regole esistenti. A queste e altre rimostranze si deve aggiungere la difficoltà, in molti casi e Paesi, di non poter esercitare un potere contrattuale, così come quello conflittuale, vista la frequenza con cui nei Paesi governati dalla Destra, ci si impegna a limitare il diritto di sciopero.

Tutto ciò in un contesto di grande ricchezza, basti pensare alla crescita di e-commerce e logistica in termini di PIL o ai gruppi che controllano i terminal portuali e dei traffici marittimi e che determinano una parte significativa dei commerci mondiali. All'espansione globale del mercato non si è riusciti a dare un governo delle regole e della concorrenza adeguato, non si è avuto il coraggio

di disegnare politiche fiscali eque e non si è avuta la forza di anticipare i processi di decarbonizzazione.

I trasporti sono elemento cruciale dello sviluppo economico e della sostenibilità sociale dell'UE, poiché rappresentano insieme il profitto e il servizio pubblico, nella complessità della filiera delle merci e del trasporto dei passeggeri. È quindi necessario riconoscere al settore e a chi ci lavora questa centralità, con politiche e investimenti mirati. Chiediamo quindi all'UE e alla Commissione Europea di avere in futuro più coraggio nel ripensare e attuare un modello di equilibrio che tenga insieme il potenziale economico di profitto, con dei processi di redistribuzione e di sostenibilità sociale. Questo perché esistono ancora sacche di sfruttamento e l'esempio più netto dello squilibrio che ancora abita il nostro mercato comune e della dicotomia che esiste tra i grandi profitti e le condizioni di lavoro è quello dei cittadini dei Paesi terzi (Third-Country Nationals), ovvero quei cittadini che lavorano legalmente nell'Unione Europea, ma che sono in condizione di aperto sfruttamento. Un rapporto redatto da Progressive Policies per ETF, dal titolo “Gli autisti di Paesi terzi nel trasporto stradale europeo” conferma questa affermazione. Nel rapporto si annota che nel 2021, in Lituania, il 65% degli autisti proveniva dai cosiddetti paesi terzi. Le imprese sfruttano la libertà di circolazione nell'UE per impiegare questi autisti, costringerli a retribuzioni inferiori ai minimi salariali, a tempi di guida prolungati, a condizioni di lavoro pessime confinandoli per parecchi mesi alla propria cabina di guida. Alimentando, ovviamente, quel tipo di concorrenza che finisce per abbassare gli standard di tutti. Lo scandalo di Grafenhausen di

qualche mese fa è esempio paradigmatico di questa situazione, ma anche della capacità del movimento sindacale europeo di intervenire compatto e rivendicare i diritti dei lavoratori.

Noi, come Sindacato e come Sindacato Europeo, dobbiamo continuare a fare la nostra parte e a lavorare sui contenuti. Se è vero infatti che riconosciamo di vivere in un'Europa imperfetta, che non ha sempre dato le giuste risposte alle sfide della globalizzazione, è altresì vero che l'Europa ci sembra ancora l'unica alternativa possibile per disegnare non solo una comunità di popoli, ma anche di diritti e tutele.

Abbiamo molte cose da chiedere all'Europa. Tra i tanti temi, tutti importanti, il cuore dell'azione deve essere rappresentato dal Lavoro e dalla Democrazia, indissolubilmente correlati. La creazione non solo di occupazione, ma di buona occupazione, fatta non solo di salari adeguati, ma anche di sicurezza e formazione, insieme al rafforzamento del Dialogo Sociale e della contrattazione collettiva. Dal lavoro passa l'emancipazione delle cittadine e dei cittadini, emancipazione economica certo, ma anche culturale e di integrazione sociale. E dalla consapevolezza del proprio ruolo nella società passa anche la partecipazione collettiva alla vita del proprio Paese e della propria comunità allargata. Dobbiamo puntare a questo, a rafforzare le nostre Democrazie che al momento ci sembrano un po' inceppate. Dobbiamo andare al voto, e convincere ad andare al voto, per riprenderci gli spazi di confronto e di crescita e per ribadire, a chi prova ad affermare un modello diverso, che l'Europa della costruzione e della Pace, nata dopo la II Guerra Mondiale, non può essere messa ulteriormente in discussione. ■

# UN NUOVO ACCORDO SUL TRASPORTO



di LIVIA SPERA

(Segretaria Generale Etf)



EUROPEAN  
TRANSPORT  
WORKERS'  
FEDERATION

**D**al 6 al 9 giugno prossimi più di 400 milioni di cittadini europei verranno chiamati alle urne per eleggere i 720 eurodeputati della decima legislatura del Parlamento europeo. Si tratta indubbiamente di elezioni molto importanti, non solo perché l'UE ha competenza su molte aree che riguardano le condizioni di lavoro, la governance economica, le politiche settoriali, ma anche per il rischio, più reale che in passato, di una crescita significativa dell'estrema destra.

Il **MANIFESTO** elaborato da ETF in vista delle prossime elezioni illustra le priorità della nostra Federazione per la futura politica dei trasporti europea. Fino ad ora, le decisioni prese nell'ambito dei trasporti hanno per lo più avuto come obiettivo la spinta a processi di apertura del mercato e privatizzazioni, a un abbassamento del prezzo del trasporto, che vede cittadini e cittadine come consumatori invece che come lavoratori e lavoratrici. Anche nella politica dei trasporti ha prevalso l'approccio che guarda all'Unione Europea come un grande mercato unico. La dimensione sociale di un mercato all'interno del quale coesistono realtà molto eterogenee è stata per lo più sottovalutata, a parte qualche tentativo di correggere, almeno parzialmente, gli squilibri interni.

## IL QUADRO GENERALE

Quanto avvenuto negli ultimi anni, la pandemia, il ritorno della guerra nel nostro continente, la crisi energetica, ha avuto ripercussioni importanti anche sul settore dei trasporti, che, come molti altri ambiti, si trova ad affrontare anche la doppia transizione, digitale ed ecologica.

## IL MANIFESTO di ETF per un settore dei trasporti EQUO



La pandemia ha contribuito a mettere in evidenza quanto il lavoro nei trasporti sia essenziale per il funzionamento della società, ma ha anche svelato quanto le condizioni di lavoro, in alcuni segmenti dei trasporti, non corrispondano al ruolo cruciale che questi lavoratori svolgono.

Non è un caso che, in tutta Europa, la già presente carenza di personale nel settore si sia acuita in seguito alla pandemia. Coloro che hanno perso il lavoro durante le fase pandemica per lo più non sono tornati, essendosi spostati in settori in cui magari i turni e i carichi di lavoro sono meno gravosi. L'introduzione di regole sanitarie ha esacerbato fenomeni di violenza contro il personale dei trasporti. In alcuni paesi, durante la pandemia sono stati fatti accordi di solidarietà per una diminuzione temporanea della remunerazione in settori che si erano fermati: in molti casi, il ritorno ai livelli salariali pre-pandemia è avvenuto solo in seguito a forti mobilitazioni dei nostri sindacati. Nei paesi con forte presenza di lavoratori provenienti da altri paesi europei, come l'autotrasporto, si è assistito a un ritorno massiccio verso i paesi di provenienza, che ha fatto aumentare il numero di lavoratori di paesi terzi, spesso occupati a condizioni peggiori rispetto ai lavoratori comunitari.

La mancanza di attrattività dei nostri settori per donne e giovani aggravano ulteriormente questa situazione.

Non è una sorpresa, quindi, che dal 2022 in poi, nella maggior parte dei paesi europei si è assistito ad un aumento di livelli di conflittualità nei settori dei trasporti. Tra le varie situazioni che hanno reso ricorso agli scioperi necessario, ci

sono lo stallo nei rinnovi contrattuali, la richiesta di interventi strutturali contro la crescita della violenza verso i lavoratori e le lavoratrici, la denuncia dei carichi di lavoro eccessivi. Allo stesso tempo, mai come negli ultimi anni abbiamo assistito ad azioni volte a limitare il diritto di sciopero nei trasporti, sia attraverso l'interpretazione restrittiva di leggi già in vigore, che attraverso interventi legislativi volti a limitare il diritto di sciopero.

Come ETF, abbiamo capito sin dall'inizio che si trattava di un problema europeo, e per questo ci battiamo affinché ci sia, prima di tutto, il riconoscimento del fatto che il malessere sociale del settore debba essere imputato, in larga parte, alle conseguenze delle politiche dei trasporti europee e nazionali degli ultimi decenni.

Si tratta dunque di andare alla radice dei problemi esistenti e apportare cambiamenti strutturali.

## **LE NOSTRE RICHIESTE**

Abbiamo voluto raggruppare le nostre priorità in sei aree, per ognuna delle quali abbiamo individuato delle azioni concrete, che vi invito a leggere nella versione italiana del nostro manifesto. (pagg. 16 e 17, ndr).

Innanzitutto, chiediamo che i lavoratori e le lavoratrici dei trasporti siano messi al centro del dibattito politico, proprio in virtù del loro ruolo centrale di cui parlavamo sopra.

In secondo luogo, chiediamo un cambiamento di rotta sulla liberalizzazione dei mercati, sulla riduzione dei costi e sull'imposizione della concorrenza nei trasporti e nei settori correlati.

Al terzo punto c'è la necessità di rendere il settore più inclusivo, in modo che possa riflettere la diversità della società europea. I trasporti devono diventare un settore più attrattivo in particolare per giovani, donne, persone di colore, minoranze etniche e religiose, migranti, LGBT+ e disabili.

Nella quarta area il fenomeno dell'integrazione verticale che ha creato un disequilibrio nella dinamica di potere, per cui sono sempre meno numerose le aziende del settore in grado di imporre le proprie richieste ai governi nazionali e definire il presente e il futuro dei trasporti europei e del lavoro in quest'ambito. A nostro parere c'è bisogno di un intervento per ribilanciare tale squilibrio.

La quinta area è la transizione ecologica che deve essere soprattutto giusta verso i lavoratori. Le politiche di austerità che sono state recentemente rilanciate dai governi europei impediscono gli investimenti necessari nel trasporto pubblico, per lo sviluppo di nuove tecnologie, per impedire che lavoratrici e lavoratori non subiscano un impatto negativo di tale transizione.

Al sesto punto la transizione digitale, che sta trasformando profondamente i nostri settori, il modo in cui si lavora, i profili richiesti. Anche qui, molte azioni devono essere prese proprio a livello europeo. È quindi chiaro che la maniera in cui voteremo alle prossime elezioni sarà determinante per la democrazia, ma anche per scelte che avranno un impatto fondamentale per il settore dei trasporti e per coloro che ogni giorno rendono possibile la mobilità di persone e merci nel nostro continente. ■



di **VIVIANA FLAMIGNI**

(Filt Cgil Nazionale)

## **II TRASPORTO PUBBLICO** **il cuore pulsante** **della VITA URBANA**

I cambiamenti dei modelli e degli assetti sociali, generati dai flussi evolutivi interni ai singoli stati, nel secolo della globalizzazione non possono che essere determinati anche dai riflessi delle articolazioni internazionali. A seguito della pandemia Covid-19 e della destrutturazione degli equilibri diplomatici si è assistito ad un'accelerazione nella modifica dell'architettura complessiva

dei bisogni della cittadinanza anche in termini di percezione e contestualizzazione. In questo contesto, si inserisce pienamente la dinamicità dei flussi di popolazione che si muovono nei territori a vario titolo e per varie necessità, connotando di una diversa accezione il tema ed il settore della mobilità, in particolar modo quello urbano o di area metropolitana.

In occasione delle prossime elezioni europee, l'ETF ha elaborato un documento politico che si propone di rivolgere ai candidati e alle candidate, ma più generalmente ai partiti che rappresentano, proposte e istanze di intervento sui nodi cruciali del mondo dei trasporti, nel tentativo di esercitare così un'influenza positiva. Tale progetto, diviso in ambiti di settore, contiene una parte specifica relativa al Trasporto Pubblico, dal titolo *"Trasporto Pubblico, il cuore battente della mobilità urbana"* articolata su quattro punti specifici: *"Il trasporto pubblico come servizio di interesse pubblico"*, *"Contrastare la carenza di personale"*, *"Intermodalità e pianificazione del trasporto pubblico"*, *"Fermare l'ideologia della liberalizzazione"*.

Il trasporto pubblico viene definito come il cuore pulsante della vita urbana, al quale un gran numero di pendolari fa riferimento, affidan-



# ETF MANIFESTO

## PUBLIC TRANSPORT

do il tempo di vita ad un servizio preconstituito sul territorio molto spesso non in linea con le reali esigenze. In questo contesto si inseriscono anche gli obiettivi del Green Deal europeo, che potranno essere raggiunti solo se le reti di servizio, l'infrastruttura metro-ferroviaria e la circolazione nelle nostre città verranno ridefinite, consentendo un'afferenza sempre maggiore da parte della cittadinanza alla mobilità sostenibile, collegando sinergicamente anche la cosiddetta mobilità dolce e disincentivando l'utilizzo dell'auto privata.

Il processo di liberalizzazione e le gare a ribasso hanno reso il trasporto pubblico, nella percezione della cittadinanza, "inaffidabile" e di scarso interesse. Inoltre il depauperamento delle risorse messe a disposizione per gli investimenti e la sostenibilità del settore ha generato una mancata attrattività da parte della forza lavoro, che si dirige verso altre professioni dell'autotrasporto, ritenute più soddisfacenti in termini di remunerazione, di standard lavorativi e di mantenimento del Work-Life Balance, determinando una progressiva diminuzione dell'offerta di servizio. Eppure, ad oggi i modelli operativi del settore sono ancora costruiti per una platea lavorativa storicamente maschile, monoredito, che disincentiva l'ingresso alla professione di giovani e donne, evidentemente "portatori e rap-

*presentativi degli attuali assetti sociali"* così come definito nel Manifesto ETF. Anche in termini di garanzia degli standard di sicurezza per lavoratori e lavoratrici e utenti, occorre mettere in campo un cambio di passo per *"definire requisiti vincolanti per combattere la violenza e le molestie su autobus, tram, treni e strutture di trasporto pubblico"*.

Il documento continua asserendo che *"il trasporto pubblico è il cuore di tutta la mobilità urbana, indispensabile per un'economia urbana efficiente e per la transizione volta alla realizzazione della mobilità sostenibile"* ed *"è un servizio pubblico di interesse generale e dovrebbe essere dichiarato e trattato come tale"*. Per questo motivo *"è indispensabile destinare al settore risorse pubbliche adeguate"* e *"per raggiungere l'obiettivo di una mobilità a impatto climatico zero, la politica europea dei trasporti deve essere riallineata e mettere in campo investimenti importanti nel trasporto pubblico a emissioni zero, che prediligano l'offerta del servizio in modo indifferenziato ed equo per tutti"* anche per coloro che *"vivono anche fuori città, nelle aree suburbane e rurali e devono essere messe in condizione di utilizzare il trasporto pubblico locale, che deve adeguarsi al territorio in modo capillare e accessibile"*.

Solo una pianificazione complessiva dell'offerta di servizio, che

contempli e metta insieme tutti i vettori presenti nei diversi quadranti territoriali, può generare un sistema di mobilità confacente alle aspettative e necessità di lavoratori, lavoratrici e utenza, coniugando anche i punti di interesse relativi la sostenibilità ambientale, la transizione energetica e l'innovazione tecnologica.

È evidente che sia giunto il momento di cambiare paradigma e prospettiva sul trasporto pubblico. Anche dal punto di vista industriale, l'assunto che gli interessi della pubblica collettività si concretizzino solo attraverso continui percorsi di liberalizzazione e autogoverno del sistema è una suggestione superata dalla realtà dei fatti, che ci consegna un servizio meno attrattivo, con tariffe più alte e condizioni di lavoro peggiorate da continui tentativi di massimizzazione di produttività, giustificati dal sistema di concorrenza.

La Filt Cgil, congiuntamente con l'ETF che si è resa promotrice di queste proposte politiche, auspica che il tema del trasporto pubblico possa finalmente essere intercettato e assunto dal nuovo Parlamento Europeo che andrà a costituirsi, con una nuova fase di interpretazione e programmazione politica *"coerente che promuova attivamente la responsabilità pubblica, la proprietà, l'assegnazione diretta del miglior servizio e la protezione degli investimenti pubblici"*. ■

# IL MANIFESTO ETF RAIL IN VISTA DELLE PROSSIME ELEZIONI EUROPEE

di EDA FORNER (Filt Cgil Veneto - ETF Rail Section)

**SERVIZIO  
PUBBLICO,  
COOPERAZIONE,  
INTERMODALITÀ,  
ATTRATTIVITÀ,  
SOSTENIBILITÀ:  
LE VERE SFIDE PER  
IL SETTORE  
FERROVIARIO DEL  
FUTURO**

I progetti europei dedicati al settore dei trasporti sono correlati alle tematiche di sostenibilità ambientale, con l'obiettivo di importante riduzione delle emissioni atmosferiche entro il 2050. In questo scenario, il trasporto ferroviario non può che divenire mezzo di elezione per raggiungere tale traguardo, con l'intento europeo di raddoppiare e triplicare il trasporto rispettivamente merci e passeggeri su rotaia.

ETF e la relativa sezione ferroviaria non possono che sostenere tale approccio e condividere gli obiettivi prefissati, tuttavia, da tempo le azioni reali messe in atto dalla Commissione Europea sembrano insufficienti, se non, in alcuni casi, controproducenti oltre che non rispondenti alle reali esigenze del settore. Pertanto, in previsione dell'appuntamento delle elezioni europee, ETF ha scelto di redigere un proprio manifesto, nel quale presenta le priorità che dovranno essere considerate durante la prossima legislatura.

Per effettuare una pianificazione reale delle azioni che si dovranno compiere in futuro, in generale e ancor di più quando si parla di visione politica, è necessario partire dall'analisi del periodo pregresso e dei dati ed evidenze che si sono raccolti durante lo stesso. Negli ultimi 30 anni, la smodata liberalizzazione è stata presentata come unico elemento per far sì che, mediante il meccanismo di autoregolazione del mercato, la quantità e qualità del servizio ferroviario si innalzassero sempre più, registrando allo stesso tempo un calo dei prezzi e dei costi a carico degli utenti. Diversi studi e casi reali, che hanno goduto di estrema risonanza mediatica, hanno però dimostrato il fallimento degli obiettivi prefissati, che si sono spesso tradotti in un mancato sviluppo del settore, inesistente disincentivo all'utilizzo di mezzi privati, calo significativo delle procedure di sicurezza (si pensi al caso limite della privatizzazione ferroviaria svolta in territorio inglese).

Appare evidente quindi che logiche di liberalizzazione ed estrema competitività abbiano ormai fatto il loro corso, rivelandosi obsolete e spesso aleatorie negli obiettivi che ci si pone di raggiungere. Se realmente il settore ferroviario, ma verosimilmente anche quello dei trasporti in genere, vuole essere sviluppato e incentivato è necessario partire dall'assunto per il quale lo stesso non rappresenti un semplice strumento di mobilità, ma si configuri come un reale **servizio di interesse collettivo**, a beneficio dell'intera società e della qualità della stessa. In tal senso, i profitti che vengono ricavati dal settore non possono più intendersi in termini meramente economici e pertanto il servizio stesso non può essere regolato e gestito dal mondo privato, dove, inevitabilmente si ragiona unicamente in termini di prezzo e binomio costo-ricavo. Assodato tale principio, diviene indispensabile la reale **proprietà pubblica**, con obblighi specifici di **investimento**, in

termini di **governance e di risorse**, a mantenimento e implementazione del settore ferroviario, con contestuali politiche di ammodernamento di mezzi e materiali, così da non dimenticare gli obiettivi e le esigenze di **risanamento ambientale** sempre più urgenti.

La scelta di reclamare la pubblica proprietà si traduce nell'indirizzo dell'azione di imprese e soggetti operanti, portando alla creazione di una **regia armonica nella pianificazione del settore e nella reale integrazione dello stesso con ulteriori vettori**. Abbandonare il principio di competitività estrema può dare spazio al concetto di **cooperazione fra imprese**, ferroviarie e non, su modello di quanto efficacemente accade in territorio svizzero. Il soggetto pubblico si riappropria del controllo delle intere filiere di trasporto, dando ad ognuno dei vettori un proprio ambito di esercizio e promuovendo l'integrazione con soggetti diversi, al fine di realizzare un **reale progetto di intermodalità**, che copra il concetto di trasporto fino all'ultimo miglio, verso quei territori, dove più per esigenza che per volontà, è necessario ricorrere al trasporto privato. Una visione di questo tipo inevitabilmente può creare un sistema virtuoso dove la corretta pianificazione e lo slegarsi dalle logiche del taglio dei costi, permettono il realizzarsi di un servizio di notevole quantità e qualità, anche in termini di **sicurezza**, che, esperienza insegna, diviene primo elemento messo in discussione dalle esigenze di mercato.

Qualunque attività si fonda, al di là dei grandi ragionamenti di principio, sui lavoratori che ogni giorno operano affinché la stessa si concretizzi. L'età media dei lavoratori in ambito ferroviario è molto elevata ed è sempre più complesso trovare forza lavoro. In tal senso, diventa

responsabilità condivisa fra legislatore, soggetti datoriali e sindacali ragionare in modo serio sul concetto di **attrattività**. Quest'ultima si lega alla qualità del lavoro stesso, in termini economici ma non solo. È indispensabile favorire il **lavoro stabile, adeguatamente retribuito**, con un'indennizzazione che tenga conto della complessità dell'attività svolta e dell'impatto che questa ha anche sulla **vita privata** e i momenti di riposo del lavoratore, nonché dell'enorme **professionalizzazione** che viene richiesta e delle conseguenti **responsabilità** che ne derivano. È però necessario **uscire dal binomio lavoro-stipendio, inseren-**

**do un terzo elemento, ovvero il tempo libero di qualità**, che, soprattutto nelle fasce di popolazione giovane, viene riconosciuto come elemento discriminante nella scelta di avvicinarsi o meno a un certo percorso professionale.

I prossimi anni saranno cruciali dal punto di vista decisionale. È fondamentale che tutti i soggetti coinvolti scelgano di costruire insieme la via che può dare al settore ferroviario e, più in generale, ai nostri Paesi nuovo respiro e orizzonti diversi da quelli posti finora in essere, ma ormai obsoleti e inadeguati ai tempi complessi che è inevitabile dover fronteggiare. ■

## **inat** INSIEME ARRIVIAMO LONTANO


L'INAT da sempre attento ai bisogni dei lavoratori, ha studiato un programma assicurativo su misura per TE e I TUOI FAMILIARI:






PROGRAMMA  
DI PROTEZIONE INFORTUNI



PROGRAMMA  
DI PROTEZIONE SANITARIA



RESPONSABILITÀ CIVILE  
DANNI CAUSATI  
DAL CONDUCENTE  
AD AUTOMEZZI  
DEL DATORE DI LAVORO



RC AUTO



INIDONEITÀ  
TEMPORANEA O DEFINITIVA  
AL SERVIZIO



Sede Centrale:  
Largo Carlo Salinari, 18 - 00142 Roma  
Tel. 06.515741

Assistenza Clienti:  
Tel. 06.515741 sel 1-2  
crm@inat.it

Ufficio sinistri:  
Tel. 06.515741 sel 1-1  
info@inat.it

# LOTTIAMO PER UN'EUROPA SOCIALE



**GERHARD TAUCHNER**



Dal sindacato Vida riceviamo e pubblichiamo un'intervista a *Gerhard Tauchner, presidente del settore ferroviario del sindacato austriaco, membro del comitato direttivo dell'ETF, macchinista e presidente del comitato aziendale centrale di ÖBB Produktion.*

## L'ETF RAPPRESENTA 5 MILIONI DI OPERATORI NEL SETTORE DEI TRASPORTI IN TUTTA L'EUROPA. LEI LAVORA NEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE DELLA SEZIONE FERROVIARIA. QUALI SONO I PRINCIPALI TEMI DA AFFRONTARE OGGI?

**L**ottiamo attualmente per ottenere buone condizioni di lavoro per i dipendenti in tutte le professioni ferroviarie. La sicurezza del sistema ferroviario può essere garantita solo se gli standard di formazione sono elevati e gli orari di lavoro vengono rispettati.

Per questo ci battiamo anche per mantenere l'aggiudicazione diretta nel trasporto ferroviario di passeggeri. La Commissione europea sta cercando di fare pressione sugli Stati membri perché ritiene che l'aggiudicazione diretta non sia più possibile. Non è così. Una perizia legale austriaca dimostra che anche con il Regolamento OSP, in vigore dal 2024, è ancora possibile commissionare direttamente le imprese di trasporto ferroviario. La Commissione europea vuole quindi imporre il suo dogma di liberalizzazione, contrariamente alle disposizioni di legge. Questo è molto problematico. Ci stiamo oppo-

nendo con tutte le nostre forze. Non è la Commissione europea a fare le leggi, bensì il Parlamento europeo e il Consiglio!

Uno sguardo alla Germania ci fa capire che le gare d'appalto competitive hanno portato solo svantaggi per i dipendenti, i contribuenti e i clienti. Non esistono ancora criteri sociali obbligatori da rispettare quando si cambia operatore. In media, in Germania ci sono solo 1,4 offerenti per la gara d'appalto di una linea!



Delegazioni delle organizzazioni sindacali europee e italiane invitate da Vida per una visita al Tunnel di Base del Brennero in Austria.

## QUALE ARGOMENTO NEL SETTORE FERROVIARIO LA APPASSIONA DI PIÙ?

Condizioni di lavoro dignitose e sicurezza! Quando gli orari di lavoro vengono rispettati, non esiste alcuna concorrenza di dumping tra le aziende. I risparmi non devono mai andare a scapito dei lavoratori e della sicurezza. Da qui la nostra richiesta per tutti i dipendenti del trasporto interoperabile: parità di retribuzione a parità di lavoro. Anche la tutela del clima non deve essere ignorata. Il trasporto merci su rotaia svolge un ruolo fondamentale in questo senso. Rispetto al trasporto su strada, presenta ancora notevoli svantaggi competitivi. Per ogni metro percorso su rotaia si devono pagare i diritti di utilizzo dell'infrastruttura. Questo non funzionerà senza sovvenzioni.

## PERCHÉ È COSÌ IMPORTANTE ESSERE ATTIVI OLTRE CONFINE?

Oggigiorno molti regolamenti vengono elaborati a livello di Unione Europea e le leggi vengono fatte quasi esclusivamente in Europa. Con il pretesto di eliminare la concorrenza, ci vengono spesso sottratte le buone normative nazionali e le disposizioni di tutela. È incredibilmente importante che i sindacati siano attivi a livello transfrontaliero. L'economia, l'industria, la concorrenza - tutto questo funziona non solo a livello nazionale, ma mondiale. Ecco perché abbiamo bisogno di solidarietà in Europa. E noi sindacalisti vogliamo tutti un'unica cosa: le migliori condizioni di lavoro possibili per le nostre colleghe e i nostri colleghi.

## PERCHÉ È COSÌ IMPORTANTE VOTARE ALLE ELEZIONI EUROPEE?

Per un'Europa forte e allo stesso tempo sociale è necessario eleggere partiti sociali e avere nei parlamenti rappresentanti dei lavoratori che sostengano i sindacati. Recatevi alle urne per dare voce a coloro che rappresentano i migliori interessi dei lavoratori. Siamo impegnati per ottenere più giustizia. Per questo è fondamentale avere sindacati forti in Europa. ■



di **MONICA KOVACIU**

(Filt Cgil Nazionale)

## EUROPEAN LOGISTICS WORKERS MANIFESTO FOR FAIR LOGISTICS

di operatori e dall'altro, sfruttando tutti gli aspetti peggiori della globalizzazione, la nascita e l'affermazione nel mercato globale di soggetti oligopolistici mondiali, che hanno tutto l'interesse di rafforzare catene logistiche, che consentono loro di standardizzare i processi produttivi e l'offerta di servizi.

E' evidente quindi la necessità di un intervento internazionale, coordinato da ITF, per contrastare questi fenomeni che determinano ricadute negative per il lavoro.

La transizione in atto dei modelli produttivi di logistica, di distribuzione, è guidata dai dati e dalla rivoluzione tecnologica in corso. Le aziende ormai sono sempre più "Data Driver", guidate dai dati, e attraverso l'innovazione tecnologica agiscono per rendere sempre più efficiente i propri processi. I temi legati ai dati, dalla loro produzione alla loro protezione, al loro trasporto e stoccaggio (logistica dei dati) sono temi che dovranno essere sempre più

# IL RUOLO RILEVANTE DELLA LOGISTICA

**L**e prossime elezioni europee si svolgeranno in un contesto geopolitico completamente diverso rispetto alle precedenti. Infatti in questi anni dalla gestione della pandemia al post Covid-19, il conflitto russo ucraino, la guerra in corso nella striscia di Gaza, la crisi di Suez, in aggiunta all'aumento dei tassi di interesse, come misura di contrasto all'inflazione e l'aumento dei costi energetici, cambieranno e stanno già cambiando gli assetti geopolitici mondiali.

Il mondo della logistica e del trasporto delle merci è fortemente interessato da questi cambiamenti, essendo oramai uno dei soggetti che crea il maggior numero di connessioni nel mondo. Connessioni che non hanno sedi fisse ma variabili e appunto soggette all'influenza della geopolitica mondiale, infatti la crisi del canale di Suez sta mettendo sotto forte stress la centralità del Mediterraneo e con essa i suoi porti.

La pandemia e gli eventi che ne sono susseguiti hanno messo in discussione un modello costruito su lunghe catene di produzione e altrettanto lunghe catene logistiche per garantirne l'approvvigionamento e la distribuzione dei prodotti. Oggi la geopolitica del mondo sta ridisegnando le catene di produzione, con processi di Reshoring e Nearshoring che si mettono in atto, ma anche con processi di Friendshoring che si stanno avviando, come produzioni che si spostano verso l'Africa dall'Asia. La logistica in questo quadro assume un ruolo rilevante e per questo stiamo assistendo a due fenomeni: il primo la finanziarizzazione dei gran-

centrali nel dibattito europeo. Accorciamento delle filiere vuol dire anche diversa distribuzione geografica di siti produttivi o di siti logistici, il tema dell'uso del suolo o del riuso di aree dismesse o della riconversione di alcune dovrebbe essere accompagnato da indirizzi precisi dell'UE e da piani nazionali attuativi, che limitino il consumo di suolo. Così come gli investimenti in mezzi meno inquinanti, sia per l'aria che per il mare con particolare attenzione anche al traffico marino e all'inquinamento acustico che le migliori di navi che transitano nei mari e negli oceani producono.

Il contesto ed i processi in corso hanno avuto ed hanno ancora riflessi negativi sulle lavoratrici e lavoratori europei. L'impennata dei costi energetici degli anni passati, l'aumento dell'inflazione, le misure monetarie comunitarie di contrasto che hanno portato ad un aumento dei tassi di interesse hanno di fatto abbassato le retribuzioni. A questo si aggiungono anche gli aspetti ne-

gativi che il sindacato europeo e nazionale combatte come il precariato per la promozione di un lavoro dignitoso.

L'11 ottobre dello scorso anno siamo scesi in piazza a fianco dell'ETF con una manifestazione unitaria all'insegna dello slogan *"dal magazzino alla porta di casa, i diritti dei lavoratori della logistica sono importanti"*, organizzata durante la settimana promossa dal sindacato europeo a favore del miglioramento delle condizioni di lavoro nel nostro settore.

Le ragioni della protesta avevano queste parole d'ordine: per un lavoro dignitoso, contrattazione collettiva, fine del precariato, regole certe per il settore, risorse trasparenti.

Le rivendicazioni di ottobre scorso ed i cinque punti: 1) Professional Standards in Sector e Decent Jobs (*standard professionali nel settore e lavoro dignitoso*); 2) Collective Bargaining Agreements (*contratti collettivi*); 3) End Precarity (*fine della precarietà*); 4) Regulate Sector (*regolamentare il settore*); 5)

Trasparenza (*trasparenza*) contenuti nel "Fight For Fair Logistics", il manifesto che ha presentato ETF come priorità per le lavoratrici e lavoratori della logistica in Europa, crediamo debbano essere recepite dal prossimo parlamento europeo. Sono rivendicazioni per aumentare sempre di più la contrattazione collettiva e promuovere norme che indirizzino gli stati membri a porre fine al precariato, in particolare agendo su una leva che imponga clausole sociali in caso di cambio d'azienda o di appalto, senza ritenere questo una misura di contrasto alla libertà del mercato ma una misura a sostegno di un lavoro dignitoso e sempre più stabile e di qualità.

Regole certe impongono risorse certe a sostegno di questo settore che consenta, attraverso anche il sostegno pubblico, la creazione di un mercato non in mano ad un oligopolio. Per questo c'è bisogno anche di un nuovo sistema che renda le risorse destinate al settore sempre più trasparenti. ■

## CAMPAGNE ETF E ITF

L'ETF che ha elaborato il Manifesto in vista delle prossime elezioni europee si è contraddistinta anche per alcune importanti campagne, in alcuni casi insieme a ITF.



- **Campaign for the Day Against Driver Fatigue** (Campagna per sensibilizzare sulla stanchezza del conducente di mezzi pesanti e bus a lunga percorrenza nel trasporto stradale europeo); <https://www.etf-europe.org/activity/day-against-driver-fatigue/>
- **Campaign for the Logistic Workers** (si è tenuta dal 1 al 15 ottobre 2023 ed ha coinvolto tutti i principali paesi europei che hanno manifestato per i diritti dei lavoratori e delle lavoratrici della Logistica. In Italia si è tenuta a Roma l'11 ottobre scorso); <https://www.etf-europe.org/activity/logistics-action-week-2023/>
- **Campaign Get Me Home Safely** (campagna sulla sicurezza di tutte le lavoratrici e i lavoratori dei trasporti); <https://www.etf-europe.org/campaign/get-me-home-safely/>
- **Campaign for the International Cabin Crew Day** (in occasione della giornata del 31 maggio una campagna che intende sensibilizzare sulle problematiche del personale navigante di cabina del trasporto aereo); <https://www.itfglobal.org/en/events/international-cabin-crew-day>
- **Campaign World Toilet Day for Safe Access to Decent Toilets for Transport Workers** (campagna internazionale avviata per tutti i lavoratori e le lavoratrici dei trasporti il 14 novembre 2023) <https://www.itfglobal.org/en/campaigns/world-toilet-day-safe-access-decent-toilets-transport-workers>

# NUOVO ACCORDO SUL TRASPORTO EQUO

## Manifesto dei lavoratori/delle lavoratrici dei trasporti europei per un'Europa equa

**La carenza registrata in Europa non riguarda la manodopera, ma i posti di lavoro validi!**

**I trasporti e i lavoratori/le lavoratrici del settore sono essenziali a livello europeo.**

**In quest'ambito, tuttavia, il lavoro è troppo spesso caratterizzato da salari bassi, orari lunghi e condizioni di lavoro precarie, che peggiorano costantemente.**

L'Unione europea non è riuscita a rispondere correttamente alle sfide sociali, economiche e politiche create da liberalizzazione, deregolamentazione, privatizzazione e globalizzazione. Oltre a un maggiore sfruttamento dei lavoratori/delle lavoratrici, queste politiche hanno causato l'alienazione politica dei cittadini/delle cittadine europee/e, che a sua volta ha contribuito ad aumentare il sostegno ai partiti autoritari di destra. La rivitalizzazione del sindacalismo e l'aumento del potere dei lavoratori/delle lavoratrici sul posto di lavoro sono necessari per frenare questa deriva e dare loro voce nelle decisioni che li/s riguardano. Sindacati forti, dialogo sociale sostanziale e democrazia sul posto di lavoro sono essenziali per rispondere a queste sfide, affrontare alla radice le problematiche presenti nell'ambito dei trasporti e bloccare la crescita dei partiti di estrema destra. A questo proposito, chiediamo a tutti i candidati/le candidate alle elezioni europee e ai loro partiti di sostenere la campagna per rendere l'8 maggio festa nazionale ed esprimere l'opposizione dell'Unione alla deriva autoritaria di estrema destra. In vista delle elezioni europee del 2024, la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) sollecita un nuovo accordo per i trasporti e i suoi lavoratori/le sue lavoratrici, chiedendo ai candidati/alle candidate e ai rispettivi partiti politici di impegnarsi a sostenere tali istanze nel corso del mandato e nell'ambito del loro incarico.

**1.** Troppo spesso i politici europei e nazionali ignorano il ruolo fondamentale dei trasporti nella società. Ciò si traduce in governance scandente, supervisione inefficace, mancanza di coerenza tra le politiche, compresi gli investimenti, e assenza di una visione sistematica e strategica del futuro dei trasporti e dei suoi lavoratori/delle sue lavoratrici. Questo deve cambiare!

**I lavoratori/le lavoratrici dei trasporti europei chiedono...**

- un approccio alla politica dei trasporti incentrato sui lavoratori/sulle lavoratrici stessi/stesse e un impegno politico risoluto dinanzi alle loro incertezze. Tutte le decisioni riguardanti le transizioni green e digitali devono scaturire da un impegno sostanziale con i lavoratori/le lavoratrici e i loro sindacati;
- una visione strategica orientata al futuro dei trasporti, intesi come settore chiave di interesse generale;
- la centralità dei trasporti nella definizione delle politiche dell'UE, collegando le decisioni relative al settore alla politica industriale dell'Unione.

**2.** Le politiche europee e nazionali dei trasporti si concentrano troppo spesso sulla liberalizzazione dei rispettivi mercati, sulla riduzione dei costi e sull'imposizione della concorrenza nei trasporti e nei settori correlati. La concorrenza nel settore dei trasporti, se basata sulla riduzione dei costi e sull'indebolimento dei salari e delle condizioni di lavoro, non porta alcun contributo in termini di efficienza, quanto piuttosto a una maggiore inefficienza dei trasporti, esercitando al contempo una pressione al ribasso sui salari e sulla sicurezza. Queste politiche sono la causa fondamentale della grave crisi sistemica ed esistenziale dei trasporti: la mancanza di posti di lavoro dignitosi! La frammentazione, l'esternalizzazione e il subappalto incoraggiati dalle politiche di liberalizzazione minano le condizioni di lavoro, impedendo alle donne e ai giovani di operare nel settore. Il lavoro legato ai trasporti è intrinsecamente mobile e spesso internazionale; ciò non deve tuttavia giustificare le azioni di sfruttamento esercitate da datori di lavoro privi di scrupoli che sovvertono le leggi e gli obblighi sociali. L'Unione Europea e i suoi politici devono agire con coraggio per sviluppare un trasporto sociale e giusto.

**I lavoratori/le lavoratrici dei trasporti europei chiedono...**

- tutele specifiche per salvaguardare il lavoro mobile, in particolare quello a livello internazionale, tenendo conto delle diverse specificità di ciascun settore dei trasporti;

- Misure concrete e opportunamente finanziate volte a sostenere e promuovere la contrattazione collettiva (in linea con la **Direttiva (UE) 2022/2041 sui salari minimi adeguati nell'Unione europea e con il Pilastro europeo dei diritti sociali**) a livello del settore per garantire retribuzioni dignitose, buone condizioni di lavoro, un passaggio equo verso trasporti sostenibili dal punto di vista ambientale e una giusta transizione digitale;
- Una legislazione a livello europeo al fine di regolamentare e limitare i subappalti e scoraggiare le pratiche sleali e abusive;
- la corretta applicazione della legislazione esistente e delle misure atte a scoraggiare l'abuso del diritto;
- il ruolo più incisivo dell'Autorità europea del lavoro (ELA), con l'incarico di svolgere indagini preliminari su presunte violazioni del diritto europeo e degli obblighi sociali, in particolare quelli suggeriti dai sindacati e/o dalle federazioni sindacali europee, e con solide competenze nel condurre il lavoro di follow-up su tali casi;
- che lo sfruttamento dei lavoratori non si traduca in vantaggi competitivi per le aziende di trasporto e che responsabilità e due diligence siano codificate e applicate lungo l'intera catena di fornitura;
- eventuali sanzioni punitive per le imprese transnazionali che non rispettano gli obblighi legali e sociali, in particolare i contratti collettivi.

**3.** I trasporti devono essere un settore inclusivo che rifletta la diversità della società europea. La visione dei lavoratori/delle lavoratrici europee/e dei trasporti è quella di un trasporto equo che sostenga attivamente tutti gli operatori del settore, in particolare giovani, donne, persone di colore, minoranze etniche e religiose, migranti, LGBT+ e disabili, sia nel mercato del lavoro che nella società.

**I lavoratori/le lavoratrici dei trasporti europei chiedono...**

- un'attività di trasporto sicura, priva di molestie e discriminazioni;
- misure atte a scoraggiare qualsiasi forma di lavoro precario, che renda il settore poco accattivante per le persone e ostacoli la retention dei lavoratori/delle lavoratrici;





- un approccio sensibile alle questioni di genere e una politica dei trasporti coerente nell'UE al fine di incoraggiare e sostenere un maggior numero di donne affinché continuino a lavorare nel settore.

**4.** L'integrazione verticale, cioè il possesso di due o più fasi della catena di fornitura da parte delle aziende, si è estesa a tutto il settore dei trasporti. In questo modo, si è creato un disequilibrio nella dinamica di potere, per cui sono sempre meno numerose le aziende del settore in grado di imporre le proprie richieste ai governi nazionali e definire il presente e il futuro dei trasporti europei e del lavoro in quest'ambito.

### I lavoratori/le lavoratrici dei trasporti europei chiedono...

- una supervisione economica sostanziale a livello internazionale per garantire che le grandi imprese rispettino le regole economiche e sociali, compresi gli obblighi previdenziali e fiscali;
- trasparenza nel processo decisionale in relazione alle deroghe alle norme sulla concorrenza;
- meccanismi di condizionalità sociale associati a sussidi ed esenzioni dagli aiuti di Stato;
- disposizioni sociali nelle procedure di appalto per eliminare il dumping sociale e facilitare la concorrenza leale.

**5.** L'attuale emergenza climatica impone un'azione urgente: l'ecologizzazione delle nostre economie e società! Per realizzare una transizione green è necessario superare le ingiustizie sociali e politiche, garantire un'equa distribuzione delle emissioni e delle risorse. In particolare, una transizione green deve essere soprattutto giusta. Deve creare un'economia equa e inclusiva e garantire una condivisione equilibrata di opportunità e costi. Quest'obiettivo può essere raggiunto al meglio attraverso un dialogo sociale sostanziale e accordi di contrattazione collettiva che garantiscano e promuovano la dignità del lavoro e delle relative condizioni, senza trascurare nessun settore o persona.

### I lavoratori/le lavoratrici dei trasporti europei chiedono...

- uno stop alle politiche di austerità. Le misure di austerità possono solo danneg-

giare i lavoratori/le lavoratrici, le loro famiglie e le comunità, nonché minare gli impegni di politica ambientale: la politica economica e fiscale deve sostenere le politiche sociali e ambientali;

- impegno politico e finanziamenti pubblici adeguati e sufficienti, per un trasporto collettivo di valore, cioè un servizio pubblico che crei posti di lavoro di alta qualità nel settore;
- coinvolgimento sostanziale dei lavoratori/delle lavoratrici e dei sindacati nel monitoraggio e nella valutazione dell'impiego dei fondi destinati alla transizione ambientale nei trasporti;
- valutazioni d'impatto sociale obbligatorie a livello settoriale, regionale e aziendale, in previsione degli effetti della transizione green sull'occupazione, l'uguaglianza, le competenze e le esigenze di formazione, nonché la salute e la sicurezza sul lavoro;
- politiche e misure di riqualificazione e aggiornamento professionale adeguatamente finanziate a livello aziendale, in base alle richieste dei lavoratori/delle lavoratrici e dei loro sindacati;
- assegnazione di sussidi per la sperimentazione di nuovi carburanti, ecc. legata a una giusta transizione dei posti di lavoro;
- meccanismi di sostegno adeguatamente finanziati per i singoli lavoratori in caso di licenziamento;

**6.** La digitalizzazione e l'automazione stanno già cambiando il lavoro, minacciando mutazioni dirompenti. L'attuale percorso di digitalizzazione e automazione guidata dalle aziende e orientata al profitto promette di intensificare il lavoro, aumentare la sorveglianza sui lavoratori/sulle lavoratrici e portare a maggiori disparità socio-economiche tra lavoratori e regioni. Le tecnologie devono sostenere e rafforzare il lavoro dignitoso! La digitalizzazione e l'automazione della nostra società possono potenzialmente aumentare l'occupazione, diminuire l'intensità e il carico di lavoro e apportare benefici sociali ai lavoratori/alle lavoratrici e ai cittadini/alle cittadine. Perché ciò avvenga, devono essere guidate dai lavoratori/delle lavoratrici e incentrate sulle persone. I datori di lavoro che attuano la digitalizzazione e/o l'automazione sul posto di lavoro hanno la responsabilità di rendere la trasformazione equa, in un'ottica sociale ed ecologica. La politica in-

ternazionale deve garantire la consultazione dei lavoratori/delle lavoratrici e dei loro sindacati durante l'intero processo di applicazione delle tecnologie digitali sul luogo di lavoro, oltre alla negoziazione di qualsiasi modifica prima dell'attuazione. Oltre alla disponibilità di programmi di studio e istituzioni educative che assicurino la riqualificazione e l'aggiornamento corretto e adeguato di tutti gli interessati, a titolo gratuito e in concerto con i lavoratori/le lavoratrici stessi/e, la politica deve inoltre assicurare una transizione digitale giusta e inclusiva.

### I lavoratori/le lavoratrici dei trasporti europei chiedono...

- l'aggiornamento del diritto del lavoro dell'UE a tutela dei lavoratori/delle lavoratrici nelle sfide poste dalle nuove tecnologie (legge sull'intelligenza artificiale sul luogo di lavoro);
- politiche volte a incoraggiare la digitalizzazione sul posto di lavoro solo attraverso la negoziazione con i lavoratori/le lavoratrici e i loro sindacati!
- l'utilizzo delle tecnologie digitali per consolidare il lavoro dignitoso, i diritti dei lavoratori/delle lavoratrici e la democrazia;
- l'applicazione delle tecnologie digitali sul posto di lavoro senza monitoraggio dei comportamenti o delle prestazioni;
- l'utilizzo della digitalizzazione per incoraggiare l'uguaglianza di genere e aumentare il numero di donne impegnate nel settore dei trasporti.



EUROPEAN  
TRANSPORT  
WORKERS'  
FEDERATION

## NUOVO ACCORDO SUL TRASPORTO EQUO

Manifesto dei  
lavoratori/delle  
lavoratrici dei  
trasporti europei  
per un'Europa equa

# MANIFESTO ETF “NEW DEAL FOR FAIR MARITIME TRANSPORT”

## SPAZIO MARITTIMO EUROPEO, AIUTI DI STATO, GREEN E SICUREZZA

di ANGELO MANICONE (Filt Cgil nazionale)

La Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) ha pubblicato il Manifesto dei portuali e dei marittimi per promuovere la sostenibilità sociale del trasporto marittimo e dei settori portuali in Europa. In questo manifesto c'è il riconoscimento del ruolo fondamentale svolto dai marittimi e dai portuali per l'economia europea, soprattutto durante i tempi difficili della crisi Covid-19.

Di seguito i principali 4 punti del Manifesto:

### I PRINCIPALI OBIETTIVI SULLO SPAZIO MARITTIMO EUROPEO

A tutto l'equipaggio, indipendentemente dalla nazionalità o dal luogo di residenza, che lavora a bordo di navi che operano regolarmente tra i porti europei – indipendentemente dalla bandiera su cui batte la nave devono essere garantiti termini e condizioni europei;

- I marittimi che lavorano nelle acque europee devono essere trattati allo stesso modo dei lavoratori a terra;
- Non è accettabile che gli armatori possano beneficiare di aiuti di Stato senza alcuna responsabilità sociale;
- Le aziende che beneficiano del diritto comunitario applicano le norme comunitarie anche ai propri lavoratori a terra e in mare;
- Le aziende che beneficiano degli aiuti di Stato dell'UE restituiscono qualcosa alla comunità e producono formazione e posti di lavoro di qualità in Europa.

### AIUTI DI STATO

Le aziende che beneficiano degli aiuti di Stato dell'UE dovrebbero restituire qualcosa alla Comunità, dovrebbero avere obblighi più forti nei confronti dei marittimi dell'UE. Quasi il 40% dei comandanti e degli ufficiali a bordo delle navi battenti bandiera dell'UE provengono da paesi terzi e principalmente dall'Asia.

Riteniamo importante che l'UE metta in campo le seguenti azioni:

- Una revisione delle linee guida UE sugli aiuti di Stato per il trasporto marittimo, in modo che il denaro dei contribuenti venga utilizzato in modo molto più efficace;
- Restrizioni all'ammissibilità agli aiuti di Stato delle navi registrate nei registri marittimi internazionali, ad es. GIS, NIS, Madeira ecc.;
- I governi dovrebbero permettere l'accesso agli aiuti di Stato alle navi che sono registrate in un primo registro

nazionale, ma non a quelle in un secondo registro o internazionale o che sono state dichiarate bandiera di comodo. Le linee guida dell'UE sugli aiuti di Stato dovrebbero essere adattate per indicare che tali registri non sono ammissibili agli aiuti di Stato;

- Gli aiuti di Stato dovrebbero essere utilizzati solo per incoraggiare la crescita dei primi registri nazionali dell'UE;

- Gli aiuti di Stato al trasporto marittimo dovrebbero essere concessi a condizione che vengano reclutati marittimi dell'UE;

- Attuazione efficace, monitoraggio più rigoroso e rispetto degli obblighi da parte della Commissione europea;

- Migliorare le statistiche sull'occupazione nel trasporto marittimo in Europa;

- Le agenzie dell'UE inizieranno a raccogliere dati sul numero di marittimi dell'UE/SEE e sui tipi di navi su cui sono impiegati.

- È importante sottolineare che in Italia che come FILT molto abbiamo fatto e che le regole di utilizzo del registro internazionale ha inciso positivamente sia sul numero, sempre crescente, di navi iscritte che per il numero di occupati.

## **PORTI E TRASPORTO MARITTIMO GREEN**

Una serie di questioni derivanti dalla transizione ecologica hanno un impatto sui lavoratori marittimi e portuali, sia in termini sociali che di concorrenza sleale.

Pertanto chiediamo all'Europa:

- Una politica climatica che si basi sulla sostenibilità sociale come pilastro della giusta transizione a tutela dei lavoratori marittimi e portuali, tenendo conto dell'invecchia-

mento della forza lavoro e delle sfide derivanti dalla trasformazione digitale e tecnologica;

- Una transizione energetica giusta che, pur garantendo il raggiungimento della neutralità carbonica, sia in grado di attuare misure adeguate a trattenere la forza lavoro attraverso programmi di upskilling, riqualificazione e formazione adeguata, al fine di evitare il rischio di incidere ulteriormente sull'attrattività del settore;

- Lo stanziamento di finanziamenti adeguati e investimenti pubblici per programmi di formazione che faciliteranno una giusta transizione per i lavoratori coinvolti;

- Un uso strategico delle entrate derivanti dalla legge sul clima dell'UE (ad esempio, l'ETS dell'UE nel settore marittimo) per investimenti specifici del settore per promuovere la formazione, l'occupazione e la qualità del lavoro;

- Creare un osservatorio europeo per monitorare l'attuazione di tutte le politiche e misure relative all'intera portata del Green Deal europeo.

- Promuovere e rafforzare il dialogo sociale e la contrattazione collettiva a tutti i livelli (UE, nazionale, settoriale, regionale e aziendale);

- Monitorare i programmi nazionali degli Stati membri e inserire misure di tutela sociale legate alle norme sugli aiuti di Stato anche quando le aziende richiedono finanziamenti dell'UE;

- L'inserimento di misure utili a contrastare i possibili sulla concorrenza sleale nei settori marittimo e portuale in Europa;

- L'ETS comporta, ad esempio, un rischio significativo di evasione, con il conseguente trasferimento delle attività di transhipment ver-

so porti vicini al di fuori dell'UE, poiché gli scali nei porti extra-UE non essendo soggetti a tali regole sono economicamente più attraenti e le compagnie di navigazione potrebbero scegliere porti extra UE per non pagare la tassazione aggiuntiva prevista;

- La competitività dei porti dell'UE potrebbe essere messa a rischio, con effetti negativi sull'occupazione e sull'efficacia delle previsioni di riduzione delle emissioni di CO2. L'esempio più concreto è quello legato alle autostrade del mare. Oggi le Autostrade del mare permettono di ridurre in maniera importante le emissioni di agenti inquinanti spostando il traffico via gomma su mare. La nuova tassazione porterà il trasporto su gomma a scegliere le strade con conseguente aumento esponenziale delle emissioni e l'aumento di tutti i fattori di rischio collegati al percorso stradale a discapito di quello marittimo.

## **SICUREZZA**

Sulla sicurezza è importante che il governo Europeo si impegni a:

- Uniformare a livello europeo il registro unico degli incidenti a bordo delle navi, poiché in alcuni casi gli incidenti non vengono ancora segnalati e, a causa della mancanza di competenze e risorse, coordinamento tra gli organismi interessati non vengano aperte indagini di approfondimento;

- Legiferare nel pieno rispetto delle condizioni minime previste nel quadro legislativo internazionale;

- Costruire un quadro legislativo più completo e dettagliato utile a garantire una migliore coordinamento degli organismi investigativi nazionali e quelli degli Stati membri. ■

# ETF CIVIL AVIATION MANIFESTO

L'ultimo mandato europeo è stato caratterizzato da crisi pesanti come la pandemia da COVID-19 e la guerra contro l'Ucraina ma non solo, eventi che hanno duramente colpito le cittadine e i cittadini europei. Tutti i settori dell'economia sono stati coinvolti. In questa situazione incerta lavoratrici e lavoratori dei trasporti non hanno mai cessato di essere in prima linea per i servizi essenziali e le merci. In particolare il trasporto aereo, naturalmente connesso a livello globale e soggetto a qualsiasi variazione, si è fermato di colpo con ovvie ricadute sui lavoratori che hanno subito licenziamenti e, nel migliore dei casi, casse integrazioni. Negli ultimi due anni il trasporto aereo è ripartito con picchi estremi in un settore non più attrattivo, dove la carenza di personale sottopone chi resta a una pressione crescente.

Fin dal primo momento ETF e i sindacati nazionali hanno segnalato il problema, ma la questione è stata sottovalutata, con il risultato che ad oggi la carenza di personale e la difficoltà ad assumere persone è comune a molti paesi europei.

ETF ha denunciato la pericolosità degli aiuti di stato non vincolati al miglioramento delle condizioni e al mantenimento dei posti di lavoro. Chi è stato licenziato durante la pandemia non è rientrato e attualmente i giovani cercano lavoro in settori più redditizi e dove le condizioni sono migliori. Nel 2023 si è acuito il fenomeno di chi lascia volontariamente il settore anche dopo molti anni di lavoro, fenomeno prima inconcepibile. Questo accade in tutte le professioni del trasporto aereo con picchi riguardanti il personale di assistenza a terra, martoriato da anni di competizione sui costi che ha portato a un impoverimento generale e un abbassamento della sicurezza.

Alla carenza di personale si affianca l'impatto del cambiamento climatico con fenomeni di temperature estreme sempre più frequenti negli aeroporti, do-

## **QUALITÀ, SOSTENIBILITÀ SOCIALE E SICUREZZA PER RIDARE DIGNITÀ AL SETTORE**

**di DANIELA MODONESI  
(Filt Cgil Emilia Romagna e  
ETF Civil Aviation Section)**



ve ondate di caldo estremo e alluvioni creano problemi alle attività. La qualità dell'aria in cabina è peggiorata e lavoratrici e lavoratori ne stanno pagando le conseguenze. Nel lavorare per un'aviazione sostenibile occorre tenere conto della concorrenza sleale delle compagnie aeree dei paesi terzi che possono usufruire del supporto statale vietato in Europa.

Chi lavora nel settore sente sulla propria pelle l'impatto del cambiamento climatico e per questo auspica posti di lavoro migliori con stipendi e condizioni dignitose.

Per ETF è fondamentale che la transizione sia socialmente sostenibile e per questo i sindacati devono essere coinvolti nei processi decisionali per la creazione di posti di lavoro che rispettano l'ambiente e allo stesso tempo la salute delle lavoratrici e dei lavoratori. Senza una transizione giusta gli effetti possono essere devastanti per i cittadini che lavorano nel settore, spesso poco percepiti dal resto della popolazione e tantomeno dai governi.

Altro punto importante per un'Europa sociale è l'inclusione, fondamentale per favorire l'accesso delle donne alle professioni da cui sono escluse e in questo modo migliorare il settore. Le donne rappresentano percentuali molto basse in ruoli di leadership e nei mestieri definiti "maschili" come piloti, controllori volo, ingegneri aeronautici. Le donne sono in maggioranza in professioni front-line come assistenti di volo e addette di scalo (check-in, biglietterie, imbarchi), ruoli con stipendi inferiori ed esposti alla violenza al lavoro sia da parte dei passeggeri che da parte di colleghi e dirigenti.

Il dialogo sociale e la contrattazio-

ne sono due pilastri della politica europea del lavoro che l'Europa dovrebbe valorizzare affinché siano rispettati e incoraggiati in tutte le aziende che operano in Europa. In particolare quando le aziende accedono a sovvenzioni pubbliche.

Di fatto alcune associazioni datoriali, in particolare quelle delle compagnie aeree non hanno un chiaro mandato a trattare a livello europeo e il progressivo disimpegno della Commissione Europea ha limitato le risorse e il personale dedicato al dialogo sociale.

ETF auspica che venga ripreso il tema con particolare attenzione alla contrattazione collettiva.

Le richieste dei tre comitati (personale di volo - personale di terra - ATM) di ETF Trasporto Aereo si possono riassumere in alcuni punti: Dumping sociale, per il personale di volo occorre definire chiaramente la home base e la base operativa, rispettare le leggi europee è nazionale sul lavoro e ponendo fine al lavoro autonomo fittizio e contrastando gli effetti del Wet Leasing. Per questo è necessaria una legge sulla sostenibilità sociale nel trasporto aereo, la revisione della direttiva sul distacco e occorre coordinare il lavoro delle diverse agenzie (EASA ed ELA) aumentandone i poteri e i controlli. Per migliorare la salute e il benessere degli equipaggi bisogna far rispettare i tempi di lavoro previsti (FTL) e promuovere l'utilizzo degli strumenti previsti da EASA tenendo presente che la direttiva 79/2000 è inadeguata. Occorre sviluppare contatti tra OIL ed ELA per risolvere i problemi delle nazionalità.

Per migliorare gli standard di qualità dell'aria in cabina bisogna obbligare i costruttori a prevedere

aspirazione d'aria diretta per la cabina o fornire filtri per rimuovere le sostanze tossiche dall'aria di scarico.

La violenza da parte di terzi riguarda sia il personale di volo che di terra, il fenomeno è aumentato sia a bordo degli aerei che a terra.

Occorre identificare i passeggeri unruly/violenti e metterli al bando su tutti i voli. Fare pressioni per la ratifica del protocollo di Montreal da parte di tutti gli Stati membri e lavorare a livello nazionale con aziende e istituzioni per risolvere il problema anche negli aeroporti

Per il personale di terra occorre migliorare le vite dei lavoratori di terra regolamentando la competizione sui costi del lavoro, ponendo dei limiti e introducendo norme di salvaguardia dei posti di lavoro in caso di trasferimento di attività. Porre attenzione sui danni muscoloscheletrici e protezione da eventi climatici estremi. Per questo bisogna lavorare sulla formazione in linea con EASA, stabilendo standard minimi sottobordo. Per quanto riguarda il personale ATM occorre lavorare su indicatori nuovi per quanto riguarda il Cielo Unico Europeo, migliorare assunzioni e formazione. Aumentare l'investimento sul livello tecnologico nel settore, migliorare la salute e il benessere del personale ATM sviluppando lo studio sulla fatigue per il personale «safety critical». Smettere di attaccare il diritto di sciopero che deve essere regolamentato a livello nazionale. Migliorare il potere di trattativa degli ATM riconoscendone le competenze e armonizzando i requisiti minimi.

ETF ritiene necessario riprendere seriamente il dialogo sociale per rendere il settore nuovamente appetibile aumentandone qualità, sostenibilità sociale e sicurezza. ■



# LA VOCE DELLE LAVORATRICI DEI TRASPORTI IN VISTA DELLE ELEZIONI EUROPEE

di SARA TRIPODI (Presidente Comitato Donne ETF)

## DAL LUOGO DI LAVORO ALL'EUROPA

A Milano il 9 aprile scorso, presso la saletta liberty "Il Treno", il Comitato Donne ETF ha organizzato un seminario su elezioni europee e condizioni di lavoro delle lavoratrici alla presenza di 70 delegate dei trasporti provenienti da 16 paesi europei.



Il manifesto ETF per le elezioni europee ha illustrato chiaramente le proposte e richieste dei lavoratori e delle lavoratrici dei settori dei trasporti. Anche le lavoratrici e sindacaliste delle federazioni dei trasporti europee hanno dato il loro apporto, contribuendo all'elaborazione del testo e trasmettendo un messaggio molto chiaro: "in questa forte crisi di personale nel settore (Labour shortage) le donne non possono rappresentare il piano B. Se il settore dei trasporti non è più appetibile per gli uomini non riusciamo a capire perché debba esserlo per le donne!"

Il comitato donne ETF non si è limitato ad esprimere la propria posizione nel documento ma anche ad individuare i principali ostacoli che frenano le donne a decidere di lavorare nel settore e soprattutto le difficoltà che non permettono loro di rimanerci.

Per tornare alle difficoltà delle donne nell'ingresso e nella permanenza nel settore, elenco solo alcuni dei principali ostacoli individuati attraverso un questionario ETF oramai datato 2019 ma purtroppo ancora attuale: le condizioni di lavoro insicure ed estenuanti (Fatigue), l'assenza di servizi igienici e parcheggi dedicati, la segregazione occupazionale, il gap salariale, le difficoltà di avanzamento di carriera, gli ambienti di lavoro impregnati dal patriarcato e poco inclusivi, la violenza e molestie perpetuate da clienti ma anche all'interno del luogo di lavoro da colleghi e superiori, i dispositivi di sicurezza e protezione individuale non pensati per il corpo femminile e per finire la scarsa rappresentazione di genere nei processi negoziali all'interno delle rappresentanze sia datoriali che sindacali.

A questi temi, oggetto di importanti azioni positive e campagne di sensibilizzazione per citarne una "Get Me Home Safely", si innesta una tema che preoccupa molto: l'avanzamento dell'estrema destra in tutta Europa. La lotta all'avanzata dei populismi ed estremismi di de-

stra è stata una delle mozioni congressuali presentate al congresso ETF di Budapest e che pertanto vedono tutti i settori e comitati ETF impegnati alla sua messa a terra.

Per questa ragione a settembre del 2023 in occasione del Congresso delle

donne dei trasporti ITF a Saly (Senegal), il comitato direttivo delle donne ETF ha presentato una mozione avente come capofila la Filt-Cgil, in sintesi la mozione dichiarava: “l'estrema destra è nemica dei diritti delle donne e dobbiamo organizzarci affinché questo pericolo venga arginato”.

Il comitato donne ETF ha deciso di affidare uno studio a due ricercatrici di Progressive Policies (istituto di ricerca specializzato con base a Bruxelles) Paulina Beranska e Severine Pickard, per poter avere un documento di contesto necessario per inquadrare il problema a livello europeo.

Il documento, dal titolo “Perché votare l'estrema destra colpisce le donne? Spunti di riflessione per le sindacaliste”, di fatto, attraverso esempi, ci mostra come il voto all'estrema destra è incompatibile con i valori sindacali. L'estremismo di estrema destra si scontra con i valori democratici e pluralistici del movimento sindacale. I suoi programmi economici danneggiano i lavoratori ed attaccano le donne e la sua visione politica è autoritaria anche se spesso lo fa con una narrativa addolcita “del lupo travestito da pecora”

Di fronte all'ascesa della destra radicale in tutto il continente, l'ETF ed il comitato donne ribadiscono il loro impegno di risposta all'estremismo di destra e invitano i sindacati nazionali a mobilitarsi in vista delle elezioni europee.

Nel programma di lavoro del dialogo sociale, fino ad oggi, purtroppo, le policy di genere dei trasporti sono state di esclusivo appannaggio del mondo sindacale.

Le iniziative portate avanti dalla commissione europea sono state deboli. ETF ed il comitato donne

sono partner della piattaforma Woman in Transport, piattaforma europea per il cambiamento, piattaforma più di promozione di iniziative spot da parte di alcune società del settore che fucina di concrete iniziative a favore delle donne. Anche gli studi e progetti ad esempio “Mobility for all” prodotto da FGB per il gruppo della sinistra del parlamento europeo si sono concentrati sulle donne come utenti e clienti del servizio di trasporto e non come lavoratrici. L'accordo “Women in Rail” è nato con tutti i buoni propositi soprattutto da parte della delegazione sindacale ETF, ma di fatto non è vincolante in tutte le sue parti e il percorso negoziale è stato lungo è iniziato nel 2004, l'accordo tra CER e ETF è stato firmato l'8 novembre 2021 e ad oggi che siamo in una fase di una sua implementazione si fatica ad avere una mappatura reale degli obiettivi raggiunti che vadano oltre ad iniziative spot da parte delle associazioni datoriali.

La commissione europea ha trasmesso il 23 marzo scorso al parlamento europeo, al consiglio e al comitato economico e sociale europeo un documento definito: “Piano di azione sulla crisi di lavoratori e di skill professionali”. In questo documento riguardante diversi settori quali la sanità, la ricerca e i trasporti è emerso come si debba investire attraverso iniziative particolari sui gruppi “sottorappresentati” e tra questi gruppi che includono persone con bassa professionalità, persone con disabilità, immigrati e minoranze, compaiono anche le donne. Il documento fa una chiara panoramica della situazione in Europa ed elenca le iniziative in-

traprese quali per esempio la direttiva 2019/1158 su equilibrio tra vita privata e lavoro, la strategia europea sull'equità di genere 2020-2025. Sono iniziative legislative importanti ma che necessitano di un attento monitoraggio nella fase di trasposizione e/o applicazione a livello nazionale.

Oggi è ancora in discussione la direttiva sulla violenza di genere, direttiva non vincolante e che già è stata resa più annacquata dall'opposizione e dalla resistenza in consiglio europeo di alcuni Stati e di rappresentanti conservatori di destra, nel voler dare una definizione chiara del termine “stupro e consenso”.

Ricordiamo che ad oggi molti di quei paesi che hanno posto resistenze alla direttiva sulla violenza, non hanno ratificato la convenzione di Istanbul e nemmeno la Convenzione ILO 190. Di fronte queste posizioni già radicate in Europa crediamo che una virata a destra del parlamento Europeo, fino adesso l'ultimo baluardo in rappresentanza dei diritti sociali e civili, non possa che peggiorare la situazione.

Quale è il prossimo passo? Sicuramente insistere sull'importanza del voto! Ma comunque vada, il comitato donne ETF nella riunione plenaria del mese di novembre 2024 organizzerà un momento di confronto con le europarlamentari elette per presentare le proprie richieste e provare a creare alleanze/networking, nella speranza di una collaborazione con interlocutrici di colore differente rispetto al nero che gli esiti delle elezioni ci prospettano! Perché continuiamo a credere che le donne debbano fare ed esprimere la loro differenza! ■

# SPAZIO ALLE REGIONI: LIGURIA

di LAURA ANDREI

(Segretaria Generale Filt Cgil Liguria)

## UN'EUROPA SOCIALE, AD INIZIARE DAI TRASPORTI

seriti in un mercato dove la corsa al ribasso sui salari è stata peggiorata da una legislazione sul lavoro a senso unico a favore delle imprese, ha già prodotto l'intensificazione dei ritmi di lavoro senza alcun miglioramento sul piano salariale, proprio nella fase storica in cui le normative previdenziali hanno allontanato l'età pensionabile, senza adeguati paracaduti per le mansioni usuranti. Le consegne a domicilio ne sono il principale testimone. Un settore dove non è difficile trovare un impiego, ma dove l'intensità dei carichi di lavoro richiede un continuo intervento del Sindacato a cercare soluzioni che non impattino sulla salute degli addetti. In Liguria la sindacalizzazione in queste aziende è forte e produce buoni risultati, ma restano numerose le questioni da risolvere sia per chi lavora nei magazzini sia per chi conduce i mezzi nel caos delle città.

Come nel resto d'Italia, il primo a fare le spese della crisi del debito pubblico, è stato il trasporto pubblico locale. Tutte le quattro Province liguri hanno proceduto, su spinta del Sindacato, ad affidamenti in house del servizio alle aziende municipalizzate, muovendosi fra le pieghe delle normative europee che penalizzavano i finanzia-

**N**el settore dei trasporti in Liguria si vivono, come in tutto il resto del Paese, le storture determinate dai processi di apertura dei mercati che, secondo le promesse dei fautori del liberismo, avrebbero permesso a tutti di godere di un miglioramento della qualità dei servizi. Purtroppo, praticamente in tutti i settori, il mix fra globalizzazione, liberalizzazioni, debito pubblico strutturale e inflazione galoppante, sommato alle crisi del covid e dei conflitti bellici, ha determinato pesantissime ricadute sia sulla qualità del lavoro che su quella dei servizi.

I processi di digitalizzazione, in-





menti in caso di assenza di gara. Oggi però, in assenza di adeguati rifinanziamenti del fondo nazionale trasporti, visti anche gli obblighi di rientro sul debito previsti dai patti di stabilità, tutte le quattro aziende sono strozzate dall'incremento dei costi determinato dall'innalzamento dell'inflazione, e di conseguenza la scelta delle amministrazioni è tra la sopravvivenza delle società attraverso il taglio silenzioso dei servizi, o il fallimento. Oltre ai cittadini, chi paga sono anche i lavoratori che non riescono a lavorare in condizioni decenti, guidano mezzi obsoleti, talvolta non ricevono i riconoscimenti contrattuali per mancanza di risorse e spesso vengono aggrediti dagli utenti esasperati. Naturalmente, in questo clima, i conflitti sindacali si esasperano e gli scioperi diventano frequenti. L'attuale assenza di un'amministrazione regionale legittimata ad assumere decisioni in merito peggiora la condizione, anche se dobbiamo ammettere, ad onor del vero, che anche prima dell'arresto del Presidente dalla Regione non risultavano disponibili fondi regionali a garanzia del servizio.

Sul trasporto ferroviario la Regione ha assunto decisioni al limite della legittimità, inventandosi tariffe dedicate ai turisti su tratte ad alta frequentazione come le Cinque Terre, altrimenti anche il servizio ferroviario sarebbe a rischio di ulteriori tagli, dopo quelli già registrati sui territori a domanda debole.

Le tratte autostradali, balzate agli onori della cronaca dopo la trage-

dia del Ponte Morandi, oggi sono ancora intasate da lunghe fila di camion intrappolati in cantieri senza fine. Il Sindaco di Genova ha però scelto di barattare i risarcimenti alla città del concessionario Aspi optando per un'improbabile opera come il tunnel sub portuale anziché mantenere la gratuità del pedaggio nel nodo genovese, suscitando le ire di chi giornalmente vive e lavora su queste tratte, e non riesce nemmeno ad ottenere un autoparco decente nei pressi delle aree portuali.

L'aeroporto genovese intanto non riesce a decollare, anzi, privo di una visione strategica efficace ma preda degli interessi dei grandi attori dello shipping, rischia un ulteriore calo dei passeggeri se continuerà l'emorragia delle compagnie che scelgono tratte più redditizie.

I tre porti liguri, infine, ubriacati dagli interessi privati sui grandi investimenti legati al PNRR, hanno dimenticato ogni logica rispetto all'equilibrio del loro sviluppo con il territorio retrostante, e sono stati luogo di vivaci scontri con i comitati che non vengono coinvolti nelle discussioni preventive sugli investimenti, e non vedono compensazioni adeguate che migliorino la qualità della vita nonostante si annunciano sviluppi mirabolanti dei traffici.

In tutto questo, il lavoro è stato troppo spesso tirato per la giacchetta da chi difende interessi particolari utilizzando le fragilità di un tessuto produttivo che, dopo decenni di mancati investimenti, vedeva in opere come il terzo valico e la diga l'inizio di una rinascita, e

auspicava potesse avvenire con modalità socialmente sostenibili. Invece il dumping contrattuale è all'ordine del giorno in tutti i settori, sommandosi agli allentamenti sulle regole del mercato del lavoro che, laddove un aumento di occupazione si è registrato grazie al PNRR, hanno comunque prodotto precariato e lavoro povero.

I contratti nazionali non rinnovati non permettono alla categoria di vedere il riconoscimento del recupero del potere d'acquisto perso con l'inflazione e rischiano di incendiare il settore con mobilitazioni permanenti, anche in settori come il trasporto marittimo dove i profitti degli armatori sono noti a tutti.

In questo clima, peggiorato dagli arresti e dalle indagini sulla classe politica e imprenditoriale della regione, credo che l'assenteismo sul voto alle prossime elezioni europee aumenterà in modo esponenziale, confermando che l'interesse per la politica comunitaria non fa presa sui cittadini, disinteressati addirittura a quanto sta avvenendo alle porte dell'Europa e alle discussioni degli Stati Membri sul riarmo, che potrebbero toccare da vicino i nostri figli.

E' importante che il Sindacato europeo giochi la sua parte, denunciando le storture della governance, le ricadute negative sul welfare e sul mondo del lavoro, e spingendo perché le lavoratrici e i lavoratori del settore esprimano un voto consapevole verso quei partiti che si dimostrino interessati prima di tutto a un'Europa sociale, ad iniziare dai trasporti. ■

# IL POTERE DEL TUO VOTO: DIFENDERE LA **DEMOCRAZIA** E SOSTENERE **I LAVORATORI E LE LAVORATRICI DEI TRASPORTI**



**di ANU HIETALA**

**(General Secretary Transport Workers'  
Federation NTF)**

**M**entre l'Europa si prepara alle prossime elezioni dell'Unione europea (UE), il continente si trova in una congiuntura critica, e deve affrontare numerose sfide e opportunità che ne determineranno il percorso futuro. Storicamente, l'affluenza alle urne nelle elezioni dell'UE è sempre più bassa rispetto a quella delle elezioni nazionali. Nelle elezioni del Parlamento europeo del 2019, ad esempio, l'affluenza complessiva nell'UE è stata di circa il 51%. Quest'anno più che mai, con lo spettro dell'estremismo di estrema destra che aleggia prepotentemente, l'importanza del voto non può essere sottovalutata.

Le elezioni dell'UE non servono solo a scegliere i leader, ma sono un'occasione per i cittadini di riaffermare il loro impegno nei confronti dei principi fondamentali di democrazia, uguaglianza e solidarietà che sono alla base del progetto europeo. L'UE è stata fondata come progetto di pace e il suo ruolo per garantire la pace in Europa è, purtroppo, più che mai cruciale nella storia dell'Unione. In un contesto di crescente nazionalismo, xenofobia e populismo, l'essenza stessa dell'unità e della cooperazione europea è minacciata. I movimenti di estrema destra, alimentati dalla paura e dal risentimento, cercano di seminare divisioni e di minare la pace e la prosperità che l'UE ha lavorato duramente per stabilire.

In diversi Paesi europei, l'ascesa delle ideologie di estrema destra ha scatenato intolleranza e ostilità, mettendo in discussione i nostri valori fondamentali e le norme democratiche. Prendendo di mira gli immigrati e le minoranze e minan-

do i diritti dei lavoratori e le libertà civili, l'agenda dell'estrema destra mette a rischio i progressi compiuti dalle generazioni precedenti. Questo è vero anche nel mio Paese, la Finlandia, dove il governo più a destra dalla Seconda guerra mondiale ha lanciato un grande attacco allo Stato sociale e ai sindacati, istituzioni che sono state a lungo la spina dorsale della società finlandese.

Tuttavia, nonostante i chiari pericoli posti dall'estrema destra, permane una preoccupante apatia in alcuni settori della popolazione, compresi gli iscritti ai sindacati. L'UE è vista come burocratica e distante. Le conseguenze di questa apatia sono gravi: astenendosi dal voto, gli individui danno inavvertitamente potere proprio alle forze a cui si oppongono, permettendo all'estrema destra di stringere la sua presa sul potere e di minare ulteriormente la nostra democrazia.

È tempo di riappropriarci della nostra storia e di sottolineare l'importanza del voto come strumento di cambiamento. Scegliere di non votare non significa rimanere neutrali, ma arrendersi al bigottismo e alla divisione. Tutto lascia pensare che sia i partiti conservatori che quelli di estrema destra faranno affluire i loro sostenitori ai seggi elettorali in occasione delle prossime elezioni europee. Dobbiamo essere presenti anche noi, per dimostrare il nostro impegno a plasmare un futuro che sia in linea con le nostre aspirazioni e i nostri ideali.

Molti settori dei trasporti sono altamente mobili e le operazioni transfrontaliere non sono la quotidianità per molti lavoratori dei trasporti. I lavoratori dei trasporti svolgono un ruolo fondamentale

nel mantenere in movimento le nostre economie, ma il loro contributo passa spesso inosservato e sottovalutato. La pandemia COVID-19 ha evidenziato la natura essenziale dei lavoratori dei trasporti, sottolineando la necessità di un loro maggiore riconoscimento e sostegno. Tuttavia, dopo la pandemia, il ruolo eroico svolto in prima linea dai lavoratori dei trasporti sembra essere stato dimenticato e molti dei vecchi problemi legati al dumping sociale, ai subappalti e al lavoro su piattaforma si sono aggravati invece di essere risolti.

È vero che l'Unione Europea non è riuscita a rispondere correttamente alle sfide sociali, economiche e politiche create dalla liberalizzazione, dalla deregolamentazione, dalla privatizzazione e dalla globalizzazione. Le politiche europee e nazionali dei trasporti si concentrano troppo spesso sulla liberalizzazione dei mercati dei trasporti, sulla riduzione dei costi e sull'imposizione della concorrenza nei trasporti e nei settori correlati. Una concorrenza nei trasporti basata su una riduzione dei costi e sull'indebolimento dei salari e delle condizioni di lavoro non ha portato a miglioramenti in termini di efficienza, ma piuttosto a un aumento dell'inefficienza nel settore, e al contempo ha esercitato una pressione al ribasso sui salari e sulla sicurezza.

L'Unione Europea e i suoi rappresentanti politici devono agire con coraggio per sviluppare un trasporto sociale e giusto in Europa. Devono agire a favore dei cittadini, ritornando ad essere motori del cambiamento. Per prima cosa dobbiamo votare per un parlamento che comprenda i nostri pro-

blemi e ottenere buoni parlamentari che si impegnino nelle politiche relative ai trasporti.

Il Manifesto della Federazione Europea dei Lavoratori dei Trasporti ETF, «A New Deal for Transport Workers», offre una tabella di marcia completa per affrontare le sfide sistemiche del settore, dalla garanzia di salari e condizioni di lavoro equi alla lotta allo sfruttamento. Sostenendo politiche che diano priorità al benessere e alla dignità dei lavoratori dei trasporti, possiamo contribuire a costruire una società più equa e più giusta per tutti.

Misure efficaci volte a prevenire lo sfruttamento dei lavoratori devono essere attuate in tutta l'UE per impedire vantaggi competitivi basati sul dumping sociale. Questo significa assicurarsi che responsabilità e due diligence siano integrate e applicate in tutta la filiera produttiva. Tutte le lacune legislative che consentono lo sfruttamento dei lavoratori devono essere colmate.

Anche se l'Unione Europea non è perfetta, rimane la nostra migliore speranza per salvaguardare i nostri diritti e promuovere una visione dell'Europa radicata nella democrazia, nella solidarietà e nella giustizia sociale. In presenza di una guerra vicina ai confini dell'UE e di crescenti minacce di estrema destra, la scelta è chiara: dobbiamo restare uniti in difesa dei nostri valori condivisi e dei nostri principi democratici. Il voto non è solo un diritto: è una responsabilità, un mezzo per plasmare la storia e assicurare un futuro più luminoso alle generazioni future.

Le forze oscure possono essere combattute solo con la luce. Siamo noi la luce, una luce unita e forte che conduce a un futuro più luminoso! ■

# UN **NEW DEAL** PER **TUTTI** I LAVORATORI E LE LAVORATRICI DEI TRASPORTI



di **STEPHEN COTTON**

**(General Secretary of the  
International Transport  
Workers' Federation - ITF)**

I lavoratori europei del settore dei trasporti hanno bisogno di un «**NEW DEAL PER UN TRASPORTO EQUO**» che aiuti ad affrontare le crisi convergenti a cui assistiamo oggi. La crisi climatica, l'introduzione di nuove tecnologie non regolamentate e l'aumento delle disuguaglianze stanno alimentando le divisioni sociali e, in ultima analisi, il ritorno dell'austerità, e i partiti di estrema destra cercano di sfruttare le disuguaglianze economiche. In parte si tratta di novità, in parte di cose già viste in passato. Il Manifesto dell'ETF fornisce un'idea di come i politici potrebbero collaborare per rafforzare i lavoratori dei trasporti e i loro sindacati, metterli in condizione di affrontare queste crisi e costruire un futuro migliore per tutti.

I lavoratori dei trasporti sono in prima linea in queste crisi

convergenti, alle quali il New Deal dell'ETF deve rispondere. I danni macroeconomici del cambiamento climatico hanno un impatto diretto sui lavoratori europei, e nel contempo alimentano sconvolgimenti economici, politici e sociali nel resto del mondo. In ultima analisi, questo aumenta la migrazione verso l'Europa.

La disuguaglianza ha raggiunto nuovi e pericolosi livelli. Decenni di deregolamentazione, subappalti e tagli all'applicazione delle leggi hanno permesso una continua corsa al ribasso. Ne è emersa una carenza di lavoro dignitoso in tutta Europa (e nel mondo). I salari, le condizioni e gli standard non aumentano e dunque non attirano nuovi lavoratori, donne e giovani verso il settore dei trasporti. Al contrario, la corsa al ribasso permette ai datori di lavoro di trovare nuovi bacini di manodopera da sfruttare, sia dall'estero che attraverso le piatta-

forme digitali e il lavoro «gig», ovvero il lavoro a chiamata, occasionale e temporaneo.

L'estrema destra strumentalizza queste crisi e addita immigrati, donne, attivisti per il clima e altri gruppi come causa e nemico. Essa alimenta la paura, la divisione, la rabbia e l'odio per promuovere le proprie ambizioni politiche, e non ha alcun interesse reale ad aiutare i lavoratori. Abbiamo già visto dove porta questa strada. Il sindacalismo e l'internazionalismo sono spesso le prime vittime della repressione.

L'ITF e i suoi affiliati sono stati al fianco dei lavoratori dei trasporti durante due guerre mondiali, la guerra fredda e i conflitti in tutto il mondo. Nel corso della nostra orgogliosa storia, siamo stati determinanti nel sostenere la resistenza palese e occulta contro gli autoritarismi. Ora dobbiamo sfidare in modo proattivo sia le parole che le azioni dell'estrema destra. Non permetteremo loro di usare le crisi che dobbiamo affrontare oggi, e di negarci la possibilità di costruire un futuro più equo e sostenibile.

I destini dei lavoratori dei trasporti in Europa e in tutto il mondo sono profondamente interconnessi. L'internazionalismo e la solidarietà sono importanti come non mai. Il New Deal dell'ETF e le **SEI RICHIESTE GLOBALI** che gli affiliati all'ITF sottoscriveranno e porteranno al mondo al nostro Congresso di Marrakech in ottobre, condividono cause e obiettivi congiunti che insieme rappresentano la nostra comune visione.

Abbiamo bisogno del rispetto dei diritti fondamentali del lavoro, tra cui la sicurezza e la salute sul lavoro (SSL). Nel 2022, la SSL è stata riconosciuta come uno dei prin-

cipi e dei diritti fondamentali del lavoro dall'Organizzazione Internazionale del Lavoro (OIL). Dobbiamo sviluppare nuovi modelli di organizzazione per **LE FORME DI LAVORO NON STANDARD** e utilizzare positivamente le nuove tecnologie come strumento di formazione e organizzazione.

Abbiamo bisogno di una giusta transizione per i lavoratori dei trasporti nel mezzo del cambiamento climatico e dell'introduzione di dati e nuove tecnologie nei loro luoghi di lavoro. Il cambiamento climatico è una questione sindacale. I sindacati stanno rispondendo agli impatti climatici, alle condizioni meteorologiche estreme e stanno negoziando clausole negli accordi che tengano conto degli impatti sui loro iscritti. I sindacati si battono per una transizione giusta. Abbiamo bisogno di una rivoluzione delle competenze che riqualifichi, istruisca e prepari la forza lavoro dei trasporti per il futuro. Abbiamo bisogno di una legislazione che protegga i lavoratori dalle sfide e dagli impatti ineguali della tecnologia e dei cambiamenti climatici.

Per esempio, per decarbonizzare completamente il trasporto marittimo entro il 2050, questo settore ha bisogno di oltre 4 mila miliardi di dollari di investimenti, che potrebbero anche creare oltre 1,4 milioni di posti di lavoro nella filiera produttiva. Ciò richiederebbe anche una formazione supplementare per 800 mila marittimi, perché possano lavorare insieme alle fonti di energia rinnovabile nel settore del trasporto marittimo. Nel 2021, l'ITF, la Camera di Commercio Internazionale (ICS), il Global Compact delle Nazioni Unite (UNGC), l'Organizzazione Internazionale del Lavoro (ILO) e l'Orga-

nizzazione Marittima Internazionale (IMO) hanno istituito la **TASK FORCE PER LA GIUSTA TRANSIZIONE MARITTIMA** per rispondere a questa sfida generazionale e pianificare una Giusta Transizione per i marittimi.

Abbiamo bisogno di **RESPONSABILITÀ LUNGO TUTTE LE FILIERE PRODUTTIVE MONDIALI**. I governi e i datori di lavoro non possono più esternalizzare e subappaltare le loro responsabilità nei confronti dei lavoratori dei trasporti della loro filiera produttiva che movimentano le loro merci e i loro passeggeri.

Abbiamo anche bisogno di un ruolo più forte per l'Autorità europea del lavoro (ELA) e di sviluppare altre agenzie statali per l'applicazione delle norme in tutto il mondo. Infine, abbiamo bisogno di un nuovo modello di lavoro equo per i trasporti. Un modello che attragga in modo proattivo le lavoratrici, i giovani e altri gruppi emarginati verso il mercato del lavoro dei trasporti. Per comprendere i veri costi sociali delle decisioni aziendali e delle modifiche legislative, i dirigenti e i politici devono innanzitutto collaborare con i sindacati per condurre valutazioni dell'impatto di genere e sui diritti umani. L'esclusione sistematica delle lavoratrici e dei giovani dal settore dei trasporti è un fallimento del mercato, una catastrofe economica e una vergogna morale.

Questa è la nostra visione comune. Insieme, sono convinto che possiamo trasformare questa visione in realtà. Come abbiamo già fatto per ben 130 anni, dobbiamo organizzarci, fare campagna, fare lobby, legiferare e lottare per un New Deal per un trasporto equo. ■



# Quando si parla di salute, **UniSalute** risponde.

UniSalute è la risposta concreta ed efficace  
a tutte le esigenze sanitarie assicurative.

**UniSalute**  
SPECIALISTI NELL'ASSICURAZIONE SALUTE