



FEDERAZIONE ITALIANA TRASPORTI

LOMBARDIA

XII° Congresso

414

Rezzato (BS)
Villa Fenaroli
13 e 14 dicembre 2021

XII CONGRESSO REGIONALE FIT-CISL LOMBARDIA

Sommario

MOBILITÀ.....	3
Il Trasporto Pubblico Locale in Lombardia	4
Trenord.....	10
Trenitalia.....	13
Trasporto merci su rotaia	14
Rete Ferroviaria Italiana: Piano d'investimenti per la Lombardia.....	15
<i>LOGISTICA, TRASPORTO MERCI E SPEDIZIONI</i>	19
Logistica	20
Autotrasporto	21
Spedizione	24
Sicurezza sui luoghi di lavoro nel settore	26
<i>IGIENE AMBIENTALE</i>	27
<i>VIABILITÀ</i>	31

È difficile, per taluni versi impossibile, fare un quadro d'insieme delle prospettive che aspettano il mondo del lavoro in generale e quello dei trasporti in particolare, in un momento come questo, dominato dal problema epidemiologico e dal tema della transizione energetica.

L'avvento di "due profonde fratture" nell'evoluzione del settore, ha generato una velocizzazione dei processi di cambiamento già in atto, rendendo ancor più urgente una gamma di investimenti tesi a ridurre il gap tecnologico, infrastrutturale ed organizzativo rispetto ai paesi europei più avanzati.

L'accelerazione dei cambiamenti rischia però di produrre profonde fratture sociali qualora non fossero accompagnate da una serie di interventi basati su alcuni capisaldi, quali:

1. Innovazione tecnologica;
2. Sostenibilità, tanto ambientale quanto sociale;
3. Partecipazione dei lavoratori alla vita delle imprese;

Il concretizzarsi di queste condizioni, se sostenute dalla contrattazione tra le parti, potrebbero porre le condizioni per superare la drammatica questione salariale, tra i problemi principali da risolvere se realmente si vuole parlare di crescita sostenibile.

MOBILITÀ

Il Trasporto Pubblico Locale in Lombardia

Lo slogan del 2019 “Rimettiamo in movimento il Paese” è certamente quanto mai attuale. Due anni che anche per il trasporto pubblico locale su gomma stanno modificando e cambiando molti dei riferimenti che avevamo.

Durante la fase di emergenza il trasporto pubblico locale ha continuato a garantire il servizio della mobilità anche se in modo diversificato, dalle città ai collegamenti periferici.

Abbiamo avuto il fermo quasi totale nei servizi commerciali che svolgono servizio di trasporto pubblico locale non di linea.

I monitoraggi riteniamo siano stati l'unica evidenza per avere una fotografia realistica dei servizi effettivamente svolti, delle ore di accesso al fondo per gli ammortizzatori sociali e delle ripercussioni sui contratti di lavoro a termine.

Per la prima volta nella storia gli autoferrotranvieri hanno purtroppo sperimentato lo strumento della cassa integrazione con le conseguenti ricadute economiche salariali.



Un nuovo Patto per i Trasporti

Siamo alla svolta per una nuova riforma del trasporto pubblico locale che riteniamo sia lo snodo di scelta politica del governo centrale e punto di partenza per un vero futuro della mobilità.

In Lombardia è poi fondamentale anche la scelta della Regione rispetto al piano che intende adottare per lo sviluppo di tutte le componenti legate alla mobilità con le modifiche della Legge N. 6 del 2012.

I riferimenti che ci hanno accompagnato nell'ultimo ventennio anche nei diversi percorsi di affidamento tramite gara sono completamente saltati. La nuova stagione delle gare previste nell'ultimo quinquennio completamente ferme per evidenti ragioni oggettive legati al vero punto di partenza; con quali economie si progetterà il futuro?

Riteniamo che il futuro dovrà superare anche la criticità dimensionale delle imprese, ne è prova il fatto che, rispetto al passato, assistiamo più di frequente a fusioni tra i diversi competitor che intenderanno concorrere a gara.

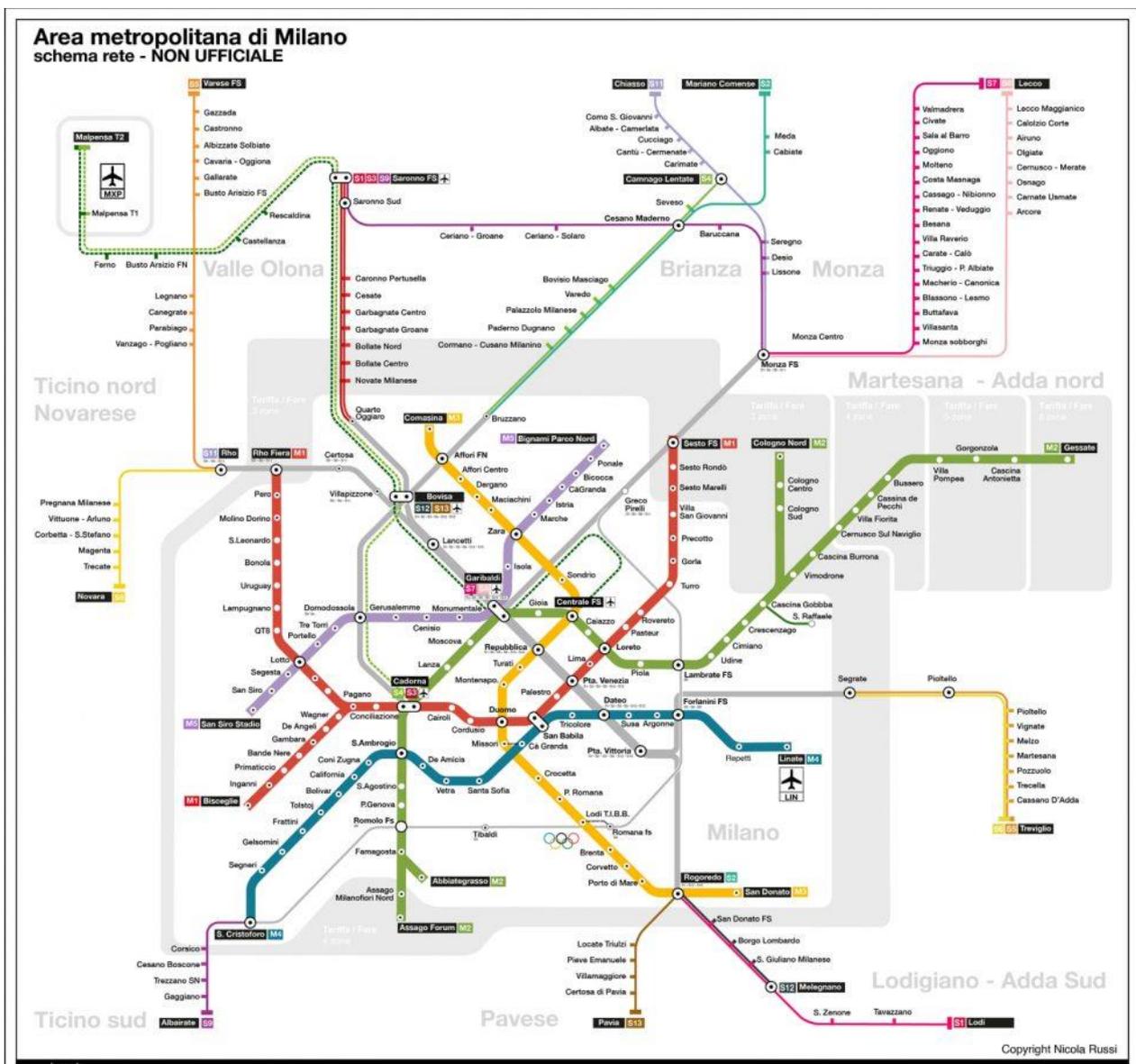
Non intendiamo disperdere il modello di mobilità integrata che si svolge nella Città Metropolitana di Milano gestita da ATM con i suoi 10000 dipendenti. Un modello che anche grazie alla grande trasformazione turistica di Milano ci ha permesso di mantenere unica la grande filiera dei servizi svolti giornalmente.



La Mobilità in Lombardia è unica nello scenario nazionale con oltre ventimila operatori che effettuano servizi di linea e non, ne sono la prova i 330 milioni di km che si percorrono ogni anno. Ne è prova anche la navigazione sui nostri laghi, Maggiore, Como e Garda, oltre al Lago di Iseo.

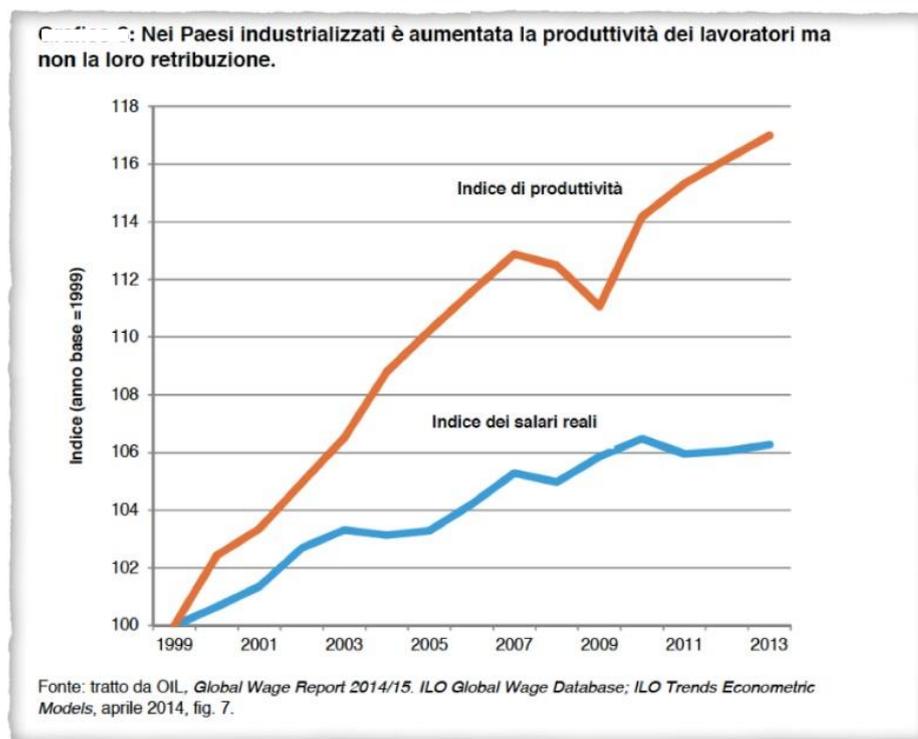
Ne è prova il servizio pubblico locale non di linea svolto anche dai taxi che nella città Metropolitana di Milano e nel bacino aeroportuale lombardo sono oltre 5.000

La Mobilità in Lombardia è la vera scommessa alla quale la politica deve saper dare prospettiva e sviluppo.



Il Lavoro e la contrattazione

Abbiamo bisogno di un assetto normativo che rafforzi la qualità del lavoro, l'adeguamento dei salari attraverso puntuali rinnovi del contratto nazionale di lavoro che purtroppo oggi vede la mansione di autoferrotranviere non più appetibile.



In una Società in continua evoluzione è necessario poi il costante monitoraggio anche per il miglioramento delle condizioni di salute e sicurezza.

Possiamo contare sulle dita di una mano, I modelli di contrattazione legati ai premi di risultato e di welfare aziendali, anche previsti dal contratto nazionale e dalle normative vigenti che nell'ultimo biennio si sono concretizzati, determinando una riduzione salariale, peraltro appesantita anche dal ricorso agli ammortizzatori sociali.

Il tema principe sono sempre le risorse economiche.

L'investimento nelle infrastrutture è uno dei punti fondamentali per il futuro dei trasporti: per ogni euro investito in prospettiva porterà molti più benefici di quanto speso: la realizzazione della metropolitana automatica di Brescia e Milano sono un esempio concreto di beneficio sulla mobilità e su tutti i servizi indotti.



La digitalizzazione, lo Smart Working, sono oggi le più rilevanti opportunità che si sono aperte durante la fase pandemica.

La smaterializzazione e l'utilizzo delle nuove tecnologie sono un esempio che ci impegnano nelle contrattazioni.

ASSTRA - AGENS - ANAV sono le Associazioni datoriali oramai esistenti e consolidate che rappresentano modelli organizzativi aziendali diversi tra loro, la formazione dei nostri delegati delle nostre prime linee, deve essere conseguentemente preparata per interfacciarsi con i diversi modelli aziendali e per dare risposte ai lavoratori.

È compito della federazione proseguire con la formazione attraverso la "fabbrica del sapere" per mantenere al passo anche nell'evoluzioni normative.

In questi ultimi anni stiamo assistendo all'espansione di Autoguidovie, Società a gestione centralizzata presente in più territori che si attesta a regime con oltre mille dipendenti.

La trasformazione di Arriva Italia, che nel 2021 si è costituita Gruppo Arriva Italia che raggruppa circa 900 dipendenti in Lombardia, in un'unica Società centralizzata, con tre unità operative dislocate a Brescia, Cremona, Bergamo, Lecco.

Due importanti Società associate ad AGENS e costituite con capitale privato al 100% che superano i confini localistici di un tempo, che modificano il modello esclusivamente locale.

La “macroeconomia” rispetto al modello Societario in queste Società è costituita a livello centrale, mentre la programmazione del turno di lavoro quotidiano per i lavoratori resterà sempre definito a livello locale,

Interpretare il cambiamento in una nuova grande dimensione, può anche garantire risultati migliori di quanto sarebbe stato possibile in ogni piccola e singola realtà.

Ci sono poi anche innumerevoli società associate ad ANAV che svolgono un servizio esclusivamente localistico anche se frammentate in più realtà nello stesso territorio.

La Previdenza Complementare

La previdenza complementare è sempre stato un obiettivo per la Cisl.



Nel 2015 è stata inserita l’adesione contrattuale al fondo previdenziale oggi riteniamo serva una ulteriore spinta. Nonostante la normativa conseguente al silenzio assenso legato alla 252/2006 veda il TFR non più nella casse delle Società, con più di 50 dipendenti, si evidenzia che troppo spesso anche le più elementari note informative non vengono messe a disposizione dei lavoratori per sfruttarne le opportunità, con la conseguente mancata crescita di adesioni esplicite al fondo Priamo.

Dal 1993 anno spartiacque tra il vecchio sistema retributivo e il nuovo sistema contributivo, ad oggi sono oramai trascorsi 28 anni. la riduzione dell’assegno del primo pilastro INPS rende necessaria l’adesione alla forma di previdenza complementare, si auspica pertanto una nuova spinta informativa al fondo Priamo.

La fase pandemica non è ancora terminata, non sappiamo per quanto tempo ancora ci accompagnerà, ma dovremo essere pronti per affrontare la nostra missione.

È nostro compito, è nostro ruolo comprendere le continue evoluzioni.

Siamo chiamati a leggere e interpretare il cambiamento e dobbiamo tenere alta l'attenzione.

Trenord

L'azienda è partecipata pariteticamente da Regione Lombardia e Trenitalia e copre la quasi totalità del trasporto ferroviario in Lombardia.

Il servizio ferroviario in Lombardia – per numero di passeggeri e km di rete percorsi – non ha paragoni in Italia:

Regione	Km rete	Treni/giorno	Clients/giorno
Veneto *	1.188	712	174.663
Lazio *	1.211	925	324.000
Piemonte *	1.211	779	153.900
Lombardia	1.997	2.400	757.000

* Fonte: Dati Trenitalia 2017.

Dal 2017 al 2020 i volumi di traffico sono costantemente cresciuti arrivando a superare gli 800 mila clienti al giorno.

>750.000	CLIENTI AL GIORNO
2.400	CORSE AL GIORNO
40	DIRETTRICI
11	LINEE SUBURBANE
5	LINEE NEL PASSANTE
330	TRENI PER IL SERVIZIO QUOTIDIANO
1.997	KM DI RETE (1.677 RFI + 320 FN)
422	STAZIONI (302 RFI + 120 FN)
4200	PERSONALE
>800	MILIONI € DI FATTURATO



COVID

Gli effetti della pandemia, come tutte le aziende del settore, hanno avuto un impatto decisamente negativo sotto molteplici punti di vista.

Il lockdown prima e le successive restrizioni poi, hanno portato i volumi di traffico (a parità di offerta) al 50% del periodo pre-covid.

Si è quindi interrotto un trend positivo che aveva visto crescere la domanda di trasporto negli ultimi 5 anni del 15%.

Tutto questo in un momento in cui vi era l'assoluta necessità di rinnovare il contratto aziendale (scaduto nel 2015) per portare quelle migliorie necessarie all'organizzazione del lavoro.

Troppe, infatti, sono ancora le criticità che permangono da diversi anni soprattutto per ciò che riguarda la gestione della produzione e gli impatti che questa genera sui turni del personale mobile.

Dopo 10 anni, non è ancora, in questo senso, stato definito un percorso che tenga conto delle normali esigenze del personale e non sia improntato esclusivamente alla saturazione dei turni per ottimizzare recuperi di produttività.

ACCORDI

Nonostante la situazione emergenziale come FIT CISL abbiamo con forza voluto costruire diversi percorsi tesi a portare "innovazione" nel senso più ampio del termine oltre che a dare risposte al tema più sentito che riguarda la Sicurezza a Bordo Treno.

Diversi gli accordi sottoscritti in tal senso:

- **MANUTENZIONE:** Accordo improntato su una manutenzione 4.0 che ha previsto 40 nuove assunzioni, investimenti infrastrutturali, tecnologici e formativi. Dal punto di vista economico, questa ristrutturazione, ha permesso l'aumento delle indennità turno del 50% rispetto all'ultimo accordo del 2015 (EXPO).

- **ASSITENZA E ANTIEVASIONE:** Accordo che segue le forti pressioni che abbiamo più volte riportato anche al tavolo in Prefettura di Milano. La necessità di un "filtro a terra" per impedire la salita a bordo di clienti sprovvisti di titoli di viaggio limitando così episodi di tensione a Bordo treno che sono spesso l'anticamera di minacce ed aggressioni. Questo piano prevede l'assunzione di 100 nuove risorse (ad oggi già 50 inserite) e ha visto lo sviluppo di nuove figure professionali oltre alla maggiorazione delle indennità previste.
- **SMART WORKING:** Prima ancora della pandemia ritenevamo il Lavoro Agile uno strumento efficace sia in termini di conciliazione tempi Vita - Lavoro che utile in termini di produttività. La situazione emergenziale e la conseguente imposizione del lavoro da Remoto, ha messo alla luce i pregi di questa modalità di svolgimento della prestazione lavorativa anche per i più scettici. Abbiamo quindi definito un accordo quadro che andasse a perimetrare le regole di "ingaggio" nei quali si andranno ad incastrare gli accordi individuali. 600 lavoratori coinvolti alla quale verrà erogata anche la formazione necessaria per questo nuovo approccio al lavoro.
- **FONDO NUOVE COMPETENZE:** Due gli accordi sottoscritti che hanno permesso, durante la fase più critica della pandemia, di erogare formazione ai lavoratori più colpiti dalla improvvisa carenza di produzione (biglietterie e lavoratori Lunga percorrenza) senza dover ricorrere agli ammortizzatori sociali.

Oltre 15 mila le ore di formazione erogate.

Trenitalia

Il settore ferroviario nello specifico il Gruppo FSI, come per altri settori, è anch'esso in attesa del rinnovo del contratto di riferimento, il CCNL Mobilità/ Area contrattuale AF. La trattativa, ripartita con la sottoscrizione dell'accordo del 18 febbraio 2021, con l'intento di riavviare il confronto per il rinnovo, oltre che di riconoscere una somma ai lavoratori relativa al triennio 2018-2020, non è ancora conclusa, registrando però significativi passi in avanti.

Trenitalia non è stata sicuramente risparmiata dalle conseguenze di questa difficile periodo., che ha portato nell'anno 2020 ad una notevole riduzione di viaggiatori su tutti i segmenti, Regionale, IC e AV, causando una contrazione di attività, soprattutto sui treni ad Alta Velocità, dove l'offerta commerciale non si è ancora riportata al 100%.

Va sottolineato l'importante apporto che le lavoratrici e lavoratori di Trenitalia hanno dato, in tutte le attività a loro assegnate in un contesto complesso e mai vissuto. Accanto a questo il ruolo del Sindacato, con in prima linea la Fit Cisl a tutti i livelli, a salvaguardare ogni possibile situazione a sostegno delle lavoratrici e lavoratori e del lavoro.

Considerando l'evoluzione del settore della mobilità e delle attività ferroviarie, destinato a sviluppi che interessano il digitale e le nuove tecnologie, ma soprattutto per le nuove consapevolezza acquisite nell'attuale contesto pandemico, corre l'obbligo di guardare avanti.

L' accordo sottoscritto con il Gruppo FSI sullo "Smart Working", ha rappresentato un primo passo importantissimo che guarda oltre la fase pandemica.

È per noi prioritario mantenere e innovare il reticolo manutentivo, internalizzare le attività affidate all'esterno, rafforzare con nuove attività la vendita e l'assistenza alla clientela, e non abbassare la guardia sul continuo tentativo di riduzione degli equipaggi treno.

Questo puntando sull'elevato know-how dei ferrovieri di Trenitalia e su nuove risorse da mercato, necessarie a far fronte alle numerose quiescenze e che continui il ricambio generazionale.

A questo deve rispondere il nuovo piano d'impresa di Trenitalia.

Servono soluzioni per la sicurezza del personale di bordo e front-line, che riducano il preoccupante fenomeno delle aggressioni, con il continuo coinvolgimento dei tutti gli attori in campo comprese le Istituzioni. Continuare con la "campagna Straordinaria sulla Sicurezza "avviata" dalle Segreterie Nazionali con il Gruppo FSI e Trenitalia, che deve coinvolgere le rappresentanze Sindacali e i lavoratori.

Rafforzare infine, le sinergie con la Segreteria Nazionale per il consolidamento della contrattazione a tutti i livelli e per poter al meglio rappresentare tutte le realtà dei lavoratori di Trenitalia.

Trasporto merci su rotaia

Il trasporto merci su rotaia si è dimostrato, nel contesto pandemico, di centrale importanza, per l'approvvigionamento anche di beni di prima necessità.

A differenza del trasporto adibito alle persone, nel settore merci, vi è stato un sostanziale allineamento dei volumi produttivi pre-Covid.

A fronte della pandemia e delle iniziali previsioni aziendali, per il primo quadrimestre del 2021, vi è stato un rallentamento dei percorsi d'assunzione e di altri processi interni all'azienda.

Grazie all'apporto sindacale della FIT CISL, a tutti i livelli, nei primi mesi dell'anno (marzo-aprile), vi è stato un cambio di marcia.

È stata condivisa la necessità di un importante piano d'assunzioni e, in relazione a ciò, sono state attivate in una prima fase, due ricerche da mercato indirizzate a Macchinisti e Tecnici Polifunzionali Treno (TPT) neodiplomati, nel secondo trimestre dell'anno.

Successivamente, nell'ultimo trimestre, è proseguita la ricerca di Macchinisti esperti da mercato e TPT all'interno del Polo Merci.

Questo ha consentito, anche a fronte di diverse quiescenze, di garantire un apporto importante e al contempo un ricambio generazionale che proseguirà anche nel 2022.

Inoltre, la recente firma posta sul tanto agognato accordo, tra la società Mercitalia Shunting & Terminal e le Segreterie Nazionali, dopo una lunga ed estenuante trattativa, in data 1° dicembre 2021, ha finalmente aperto un percorso di avvicinamento al contratto aziendale del Gruppo FSI.

Nel citato accordo, è stato allineato il Sistema relazionale a quello del Gruppo, gettando le basi per le future elezioni delle RSU/RLS anche dentro la società MIST, è stata riconosciuta, inoltre, ai dipendenti, dal 1° gennaio 2022, la Carta di Libera Circolazione (CLC).

Oltre a ciò, sono state inserite all'interno dell'accordo, un riconoscimento economico welfare, la tutela della maternità e paternità, l'assistenza sanitaria integrativa, il fondo

pensione complementare, la tutela legale, il fondo di solidarietà e l'attivazione del Comitato Pari Opportunità (CPO).

Per le sfide future, sarà necessario confermare le sinergie con la Segreteria Nazionale, per raggiungere insieme gli obiettivi prefissati.

Rete Ferroviaria Italiana: Piano d'investimenti per la Lombardia.

Nel febbraio del 2019 è stato presentato un piano d'investimenti RFI per la Lombardia, per potenziamenti infrastrutturali e tecnologici, soppressione dei passaggi a livello, restyling stazioni, manutenzione, incremento degli standard di regolarità, a beneficio dei pendolari.

Il totale degli investimenti di RFI ammontava a circa 14,6 miliardi di euro, tutto questo al fine di migliorare la mobilità ferroviaria in Lombardia.

È importante ricordare che in Lombardia è presente la Sala Circolazione più grande d'Europa con sistemi tecnologici altamente affidabili.

Nell'ultimo decennio, con l'avvento delle nuove tecnologie ACC (apparati centrali computerizzati), in Lombardia, sono stati siglati diversi accordi di grande rilevanza, con la dismissione di molte stazioni periferiche, remotizzando le attività presso la sala Circolazione.

Tutto ciò non ha creato esuberi, al contrario ha elevato il livello di professionalità degli Operatori, la qualità del lavoro e gli standard di sicurezza.

Nei prossimi giorni si terranno nuovi incontri Sindacato-Azienda per decidere la possibile chiusura della stazione di Castel San Giovanni con la remotizzazione delle attività e la riallocazione del personale, attraverso un percorso formativo specifico.

Sono in programma i seguenti interventi di potenziamento:

- Linea Ponte San Pietro Bergamo - Montello Gorlago;
- Raddoppio Codogno - Cremona - Mantova;
- Collegamento ferroviario Stazione Aeroporto Orio Al Serio;

- Potenziamento Line Gallarate - RHO;
- Linea AV/AC Milano - Verona;
- Velocizzazione Linea Milano - Genova;
- Quadruplicamento Milano Rogoredo - Pavia;
- Raddoppio Milano Mortara.

Interventi infrastrutturali e tecnologici nella Lombardia riguarderanno:

- La nuova Fermata Tibaldi;
- PRG/ ACC Lambrate;
- Potenziamento tecnologico Chiasso - Monza;
- Potenziamento Tecnologico Torino - Padova;
- PRG - ACC di Tortona;
- Upgrading della tratta Carnate Monza;
- Velocizzazione Milano - Genova;
- Risoluzione interferenze stradali valico di Luino;
- Potenziamento tecnologico della stazione di Milano Porta Garibaldi e velocizzazioni lato bivio/PC Mirabello;
- Potenziamento tecnologico dell'impianto di Gallarate;
- PRG Bellano, Dubino, Ponte in Valtellina;
- Marcaria;
- Nuova fermata di Como Camerlata;
- ACC - M Bergamo - Rovato;
- ACC-M Voghera - Piacenza;
- ACC-M linea Domodossola;
- ACC-M bacino Lecchese.

Queste attività permetteranno di garantire maggiore regolarità del servizio ed affidabilità della rete, un'implementazione dell'interscambio con i sistemi di trasporto

pubblico, più punti di accesso al sistema riduzione dei passaggi a livello, sicurezza e intermodalità.

Il piano stazioni: prevede un investimento di 150 milioni di euro.

La finalità è migliorare la funzionalità ed il decoro, abbattere le barriere architettoniche, potenziare l'informazione al pubblico ottimizzare l'accessibilità al treno.

I principali interventi manutentivi nei prossimi anni prevedono:

- Oltre 170 Km di rinnovo binari;
- Rinnovo e manutenzione straordinaria TE/LFM;
- Rinnovo di oltre 200 deviatori (oltre 1.600.000 h/anno di manutenzione ordinaria).

Nel prossimo quinquennio, in Lombardia, RFI prevede un investimento di 400 Milioni di euro in dedicato alla sola manutenzione straordinaria.

L'assegnazione a Milano, Cortina e alla Valtellina dei XXV Giochi olimpici invernali e dei XIV Giochi paralimpici invernali "Milano Cortina 2026" sarà un'occasione per l'Italia e la Lombardia di mostrarsi a tutto il mondo con ritorni di immagine e benefici socioeconomici che daranno benefici all'intero Paese.

Per questo tipo di eventi, l'accessibilità ai luoghi rappresenta elemento imprescindibile per garantirne la sostenibilità.

Già in fase di candidatura, quindi sono stati analizzati gli scenari necessari allo svolgersi dell'evento olimpico attraverso la verifica dell'attuale livello del "sistema trasporti" ed evidenziando le necessità di un sostanziale potenziamento.

Per la Lombardia, i collegamenti con la Valtellina e con le località proposte a ospitare i diversi siti di gara sono assicurati dalla Linea ferroviaria Milano-Lecco-Sondrio-Tirano e, prioritariamente, da due infrastrutture stradali portanti come la SS 36 del Lago di Como e dello Spluga e la SS 38 dello Stelvio.

Rete Ferroviaria Italiana

La linea ferroviaria Milano-Lecco-Sondrio-Tirano (150 km) si sviluppa per 100 km su infrastruttura a binario unico con tempi di percorrenza attuali di 2h 30min.

Regione Lombardia ha dato attuazione al documento "Sviluppo del servizio ferroviario regionale e delle infrastrutture connesse sulle direttrici Milano-Lecco-Sondrio-Tirano e Colico-Chiavenna" attraverso la sottoscrizione a dicembre 2013 di due convenzioni, grazie alle quali sono stati realizzati e portati a termine a fine 2016 interventi per 7.7 mln €:

- il Potenziamento della Trazione Elettrica delle direttrici Milano - Lecco - Sondrio - Tirano e Colico - Chiavenna: 5,150 milioni di € (di cui 3,650 mln € a carico RL e 1,5 mln € a carico RFI);
- la Riqualificazione e messa in sicurezza della stazione di Morbegno (realizzato sottopasso di stazione per accesso diretto al binario II, che è stato dotato di nuovo marciapiede e nuova pensilina): 2,550 milioni di € (di cui 850 mila a carico RL e 1,7 mln € a carico RFI).
- Per migliorare la puntualità dei servizi ferroviari regionali, Il 19 gennaio 2016 Regione e RFI hanno sottoscritto l'Accordo per la regolarizzazione e lo sviluppo del servizio ferroviario regionale sulle linee a semplice binario e per la realizzazione di nuove fermate" che relativamente alla Valtellina, prevede la realizzazione di due nuove sedi di incrocio a Bellano e a Ponte in Valtellina (con velocizzazioni e movimenti contemporanei) che consentiranno la stabilizzazione dell'orario, nonché la nuova sede di incrocio a Dubino che permetterà l'ottimizzazione delle coincidenze tra il servizio della Valtellina e quello della Valchiavenna.

Gli investimenti previsti per la Valtellina e per la Valchiavenna ammontano a 5 mln € per Bellano, a 10 mln € per Ponte in Valtellina e a 8.5 mln € per Dubino (cofinanziate al 50% da Regione).

La convenzione per Bellano è stata sottoscritta a maggio 2018.

I lavori, sospesi a marzo 2020 per l'emergenza sanitaria COVID 19, sono stati riavviati e si concluderanno secondo la proroga concessa da Regione a marzo 2021.

La convenzione per Dubino è stata sottoscritta a maggio 2019 e si prevede la conclusione dell'intervento a novembre 2021.

A breve si prevede di sottoscrivere anche la convenzione per la realizzazione della nuova sede di incrocio a Ponte in Valtellina, non appena saranno portati a termine approfondimenti in corso con il Comune di Chiuro e con la Provincia di Sondrio in coordinamento con i lavori del tavolo voluto dalla Prefettura di Sondrio per la soppressione dei passaggi a livello della tratta ferroviaria Sondrio-Tirano.

Un tema particolarmente critico per le linee della Valtellina e della Valchiavenna è la soppressione dei numerosi passaggi a livello (PL), presenti lungo la linea a singolo binario e in affiancamento alla SS 38.

Per la Valtellina la Prefettura di Sondrio ha attivato e coordina uno specifico tavolo.

A metà dicembre 2018 sono state sottoscritte due convenzioni, una per la soppressione di n. 5 PL nei Comuni di Bianzone e Villa di Tirano e l'altra per la soppressione di n. 3 PL nei Comuni di Forcola, Colorina e Berbenno di Valtellina (quest'ultimo da poco chiuso). Le opere sostitutive saranno realizzate dai Comuni con un finanziamento complessivo di RFI pari a 4.5 mln €.

Altri interventi relativi ai PL sono stati inseriti nel Patto per la Lombardia e a dicembre 2018 sono state sottoscritte le seguenti convenzioni per:

- la realizzazione del sottopasso ferroviario ciclopedonale Rivabella a Lecco (1 mln € a carico di RL);
- un nuovo sottopassaggio sulla via Nani con eliminazione del PL a Sondrio (1.25 mln € di cui 241 mila € a carico di RL), già completato;
- il progetto definitivo per il superamento dell'intersezione a raso tra SP66 e linea ferroviaria Lecco- Sondrio a Bellano (100 mila € a carico di RL), con conclusione prevista entro i prossimi mesi.

LOGISTICA, TRASPORTO MERCI E SPEDIZIONI

Il settore della Logistica, Trasporto Merci e Spedizione vale il 9% del PIL dell'Italia e occupa circa un milione di lavoratori in tutta la penisola. La Lombardia è una regione trainante nel settore in quanto incide per circa il 40% nel volume delle merci e del relativo fatturato.

Dal 2017 ad oggi l'intero settore ha subito molti cambiamenti, soprattutto per cercare di reagire alle conseguenze derivanti dalla pandemia Virus Covid-19, tanto che sono emerse tangibili differenze di volumi movimentati e trasportati in base al settore in cui le aziende operano.

Il 18 maggio 2021 si è rinnovato il Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro dopo una vacanza contrattuale di circa 18 mesi; in questo periodo le OO.SS confederali firmatarie del CCNL hanno indetto uno sciopero per l'intero settore il 29 e 30 marzo 2021 con il fine di poter arrivare quanto prima al rinnovo facendo emergere le principali problematiche dei lavoratori del settore.

Il CCNL è stato rinnovato solo per la parte economica per il periodo 2021/2024 e prevede un aumento riparametrato al livello 3S personale non viaggiante e 3B personale viaggiante pari ad € 90 di aumento tabellare, 10 € come EDR (dal 01/01/2022), un aumento del fondo sanitario SANILOG pari ad € 2,5 e un aumento pari ad 1,5€ per l'ente bilaterale EBLOG. Le parti hanno costituito delle commissioni tecniche che andranno ad operare con il fine di rivedere la parte normativa del testo contrattuale che ad oggi non ha subito nessuna modifica.

Come FIT-CISL Lombardia, riteniamo che questo rinnovo sia soddisfacente solo in parte; accogliamo con soddisfazione l'importo economico relativo a questo contratto, anche se con molte perplessità sulla distribuzione delle trance economiche che vedono importi minimi nelle tasche dei lavoratori nel 2021/2022. Per quanto riguarda la parte normativa registriamo difficoltà nel dialogare con le aziende rispetto ad alcuni articolati che devono essere rivisti quanto prima per permettere un giusto dialogo fra sindacato e azienda.

Logistica

Settore che vede numerosi lavoratori e lavoratrici impiegati principalmente nei magazzini. Sono lavoratori che operano all'interno di aziende o cooperative che si sono aggiudicate il contratto di appalto con i committenti. Il personale impiegatizio che opera all'interno del settore normalmente è assunto dalla società committente.

All'interno del settore molte società o cooperative lavorano direttamente per la filiera, altre lavorano applicando il nostro CCNL ma senza vincolo della committente perché operano fuori filiera, come ad esempio le società o cooperative che lavorano nella GDO.

Il settore durante la pandemia si è modificato notevolmente, l'e-commerce ha incrementato i suoi flussi di volumi come la logistica che opera per la GDO, mentre tutti gli operatori logistici che lavorano per il settore manifatturiero e produttivo hanno subito un forte flessione dei volumi da gestire e movimentare a causa del lock-down che ha visto la chiusura delle fabbriche. Per tutto quanto sopra esposto, parte delle aziende del settore hanno fatto richiesta ed uso degli ammortizzatori sociali previsti dal governo per la pandemia Covid-19.

Il settore ha vissuto e vive problematiche inerenti alla tematica della legalità; già dal 2019 si sono verificati casi in cui la magistratura ha aperto indagini rispetto alla legalità negli appalti del settore. Verifiche che nel tempo hanno trovato coinvolte multinazionali, consorzi, cooperative e società S.r.l. Ad oggi registriamo regolarizzazioni e internalizzazioni nelle grandi società del settore. Evidenziamo favorevolmente l'accordo di internalizzazione di 700 dipendenti che operavano negli appalti di DHL Supply-Chain, in quanto questo accordo per il sindacato rappresenta la giusta strada per arrivare ad avere la legalità all'interno del settore.

Nei magazzini della logistica, alcuni lavoratori vengono rappresentati dal sindacato autonomo, non firmatario del CCNL di settore; rileviamo l'impossibilità di dialogare con queste O.S in quanto non hanno intenzione di riconoscere il CCNL di settore, credono in politiche del lavoro poco chiare e condivisibili, in accordi aziendali che non favoriscono la crescita culturale e di aggregazione per un settore che vede molti lavoratori di etnie diverse.

Nel post pandemia si sono verificati episodi legati a due grosse società committenti operanti nel settore, dove il sindacato autonomo a difesa di posizioni sconosciute e illegittime ha portato il licenziamento di molti lavoratori creando problematiche sociali difficilmente gestibili anche dalle istituzioni, tutto ciò trasformando questioni sindacali in problemi di pubblica sicurezza.

Dal punto di vista dell'applicazione contrattuale emerge che la presenza del sindacato ha portato garanzia di applicazione del CCNL applicato e sottoscrizioni di accordi di secondo livello atte a migliorare le condizioni dei lavoratori.

Autotrasporto

La principale problematica nel settore dell'autotrasporto è reperire la figura del personale viaggiante. Sono ormai anni che le aziende lamentano la difficoltà nel trovare autisti; il bacino di autisti proveniente dall'est-Europa oggi non ha più interesse nel trovare lavoro in Italia, in quanto le retribuzioni percepite e le condizioni lavorative che oggi sono riconosciute nei loro paesi di origine, permettono a questi lavoratori di non emigrare più dalla loro terra. Oggi la difficoltà oggettiva deriva tanto dalla condizione economica quanto dal lungo nastro di impegno giornaliero che gli autisti si trovano ad espletare.

La pandemia derivante dal virus Covid-19 ha fatto emergere alcune problematiche nell'autotrasporto, in quanto con la chiusura delle fabbriche di produzione si sono fermati anche i servizi di trasporto annessi. I lavoratori piuttosto che perdere retribuzione, in quanto le aziende si sono viste obbligate ad utilizzare gli ammortizzatori sociali, hanno ritenuto opportuno licenziarsi e cambiare azienda e settore di appartenenza. Molti lavoratori autisti che lavoravano in settori specifici, come le bisarche o le cisterne con trasporto carburante, hanno ritenuto opportuno andare a lavorare in altri settori come, ad esempio, la GDO che ha visto una forte crescita di volumi e conseguente richiesta di aumento dei servizi di trasporto.

Queste problematiche si riflettono anche sulle aziende in quanto perdono la professionalità acquisita dall'autista tanto per la formazione effettuata dalle aziende di autotrasporto quanto dall'esperienza acquisita durante il periodo di lavoro in azienda. Possiamo dire che oggi vi è una migrazione di autisti da un'azienda all'altra sia per un incremento economico retributivo, sia per la ricerca di una maggiore qualità di vita.

Altra problematica che rileviamo rispetto alla figura dell'autista è quella inerente al conseguimento delle patenti di guida e delle abilitazioni previste per svolgere l'attività dell'autista professionista. I costi che un ragazzo deve sostenere per conseguire tutte le patenti e le abilitazioni previste, si aggirano intorno ai 6.000 euro, costo risulta essere spesso insostenibile. Molte aziende di autotrasporto stanno sviluppando progetti con le associazioni datoriali e le autoscuole per anticipare i costi per conseguire le patenti e le abilitazioni, cercando di invogliare i giovani a poter trovare nella figura dell'autista la sua nuova attività lavorativa.

In Lombardia, FILT, FIT e UILT con alcune associazioni datoriali territoriali hanno dato vita e sviluppato "enti bilaterali" e "osservatori territoriali" con il fine di poter comprendere,

analizzare e risolvere le problematiche che emergono nel settore dell'autotrasporto che vede contrapporsi da una parte il lavoratore e dall'altra l'azienda.

Dal punto di vista contrattuale il rinnovo del CCNL del 3/12/2017 ha visto una sostanziale modifica nella declaratoria sull'inquadramento del personale viaggiante autista. I livelli 3° e 3°S sono stati sostituiti da delle nuove qualifiche contrattuali che differenziano gli autisti sia in base alla patente posseduta sia in base all'attività lavorativa svolta. Possiamo dire che il rinnovo contrattuale voleva riconoscere una maggiore professionalità a quelle figure di autisti che oltre a tali mansioni svolgono attività annesse che vedono particolari abilitazioni richieste, ad esempio l'ADR oppure una grandissima esperienza dettata da formazione continua per svolgere quelle attività specifiche, come ad esempio il carico e lo scarico di una bisarca. In questo rinnovo contrattuale, il sindacato si era posto anche l'obiettivo di trovare una soluzione rispetto all'articolato contrattuale relativo alla dannosità arrecata ai mezzi di trasporto utilizzati dall'autista e alla merce trasportata.

Oggi, da un lato, rileviamo la necessità di modificare l'articolato contrattuale sulla dannosità precedentemente firmato e contestualmente dobbiamo far comprendere agli autisti la responsabilità che ci si assume alla guida dell'automezzo aziendale affidato e della merce trasportata.

Il sindacato rileva che per migliorare le condizioni di una categoria, come quella del personale viaggiante, si debba costruire un dialogo con le aziende che operano nel settore; crediamo che per migliorare le condizioni economiche degli autisti, la strada giusta sia quella della sottoscrizione di accordi aziendali specifici rispetto all'attività di ogni singola azienda, andando a riconoscere quote economiche rispetto la produttività generata dall'autista. Tema importante nelle relazioni industriali con le aziende è quello di poter gestire le contestazioni disciplinari generate a seguito di danni ai mezzi aziendali con adeguati criteri di risoluzione. Crediamo che la sottoscrizione di specifiche polizze assicurative a favore dei propri dipendenti e dei beni aziendali, sia una strada da percorrere per trovare una soluzione, che da sempre presenta forti contrapposizioni fra lavoratore e azienda.

Per sviluppare un'ulteriore crescita professionale, il personale viaggiante deve comprendere che i corsi di formazione abbinati all'esperienza maturata sul campo, sono i giusti strumenti per compiere un'attività che sembra molto semplice agli occhi delle

persone, ma che di fatto richiede una forte organizzazione nell'intraprendere scelte e svolgere l'attività quotidiana con duttilità ed essere in grado di modificare in tempo reale l'attività precedentemente pianificata.

Spedizione

Il settore degli spedizionieri ha subito una forte contrazione dei volumi di merce spedita nel periodo della pandemia derivante dal virus Covid-19. Il fermo dei voli passeggeri ha impattato in modo forte sulla gestione di una grossa percentuale di spedizioni che vengono effettuate utilizzando le stive degli aeromobili.

Sul lato mare evidenziamo lo stesso problema; il traffico marittimo delle merci ha registrato notevoli ritardi nel trasporto container dovuto sia alla pandemia, sia al problema dell'incagliamento di una nave nel canale di Suez.

Per il settore mare e aereo, vogliamo far emergere il forte aumento dei costi che gli spedizionieri devono sostenere per l'acquisto di posti per imbarcare le merci da spedire, così conseguentemente aumentano i costi anche per i clienti che richiedono questa tipologia di trasporto.

Per quanto riguarda i corrieri espressi, crescono gli acquisti effettuati tramite piattaforme digitali, tanto durante il lock-down +103% (ovviamente si era obbligati a comprare su piattaforma in quanto i negozi erano chiusi e non si poteva uscire di casa) quanto nel post lock-down + 68%. Il dato inerente al post lock-down è quello che ci fa riflettere di più, in quanto fa emergere che ad oggi la popolazione italiana si sta posizionando sempre più sull'utilizzo delle piattaforme digitali per fare i propri acquisti, partendo dalla celebre piattaforma Amazon e arrivando alle piattaforme di spesa on line come Esselunga, Carrefour, Tigros, ecc...

Dal punto di vista sindacale emerge la sottoscrizione del protocollo sulle relazioni industriali siglato al Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali dal Ministro Andrea Orlando, Amazon Italia Logistica S.r.l. assistito da Conftrasporto, Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uilt-Uil, Nidil-Cgil, Felsa-Cisl e Uil-Temp.

Il documento al suo interno prevede di promuovere iniziative di confronto fra le parti, di incentivare il confronto sulle strategie di sviluppo aziendale, di cogliere le opportunità da un sistema di formazione professionale continua, di identificare strumenti idonei al monitoraggio degli andamenti occupazionali e di favorire il dialogo con i soggetti

istituzionali nelle sedi competenti. In aggiunta a quanto sopra descritto, le parti si sono impegnate a verificare le corrette applicazioni dei CCNL, e a confrontarsi su eventuali vertenze inerenti alla corretta interpretazione e applicazione del CCNL, a prevedere modalità di composizione delle controversie nella convinzione reciproca che il dialogo fra le parti possa portare soluzioni al problema e favorire il confronto con le RSA assistite dalle OO.SS firmatarie il CCNL Logistica, Trasporto Merci e Spedizione.

Per quanto riguarda il personale viaggiante "driver" ribadiamo con fermezza che la strada iniziata con il rinnovo del CCNL 2013, dove abbiamo riconosciuto a questa figura professionale il quarto livello, era quella giusta per portare legalità in un settore che vedeva svolgere il servizio di consegna da società di piccoli "padroncini" che assumevano lavoratori a part-time, mentre il lavoro veniva svolto sulla giornata intera. Nel rinnovo del 2017 è stato fatto un ulteriore passo in avanti; è stata riconosciuta la professionalità di personale viaggiante con il conseguente inquadramento previsto nella declaratoria G1 oppure H1 in base alla tipologia di attività svolta. A questo si aggiunge il riconoscimento di una trasferta minima pari ad € 10.00 per chi opera fuori comune di residenza aziendale o un ticket pasto pari a 5.29€ per chi opera all'interno del comune di residenza aziendale. Successivamente a questo rinnovo contrattuale, il sindacato ha ritenuto di dover cercare di sottoscrivere degli accordi di secondo livello con le società che operano all'interno del settore. Nel 2019 viene sottoscritto dai sindacati confederali il rinnovo dell'accordo quadro per i driver UPS, nel quale emerge che questa tipologia di autista avrà un nuovo inquadramento come previsto dal rinnovato CCNL del 2017. Inoltre, il sindacato, all'interno dell'accordo, ha migliorato il riconoscimento dell'indennità di trasferta e ha trovato condizioni per limitare l'addebito delle franchigie sui danni ai mezzi di trasporto utilizzati dai driver e, fattore più importante, ha ottenuto che questo accordo fosse applicato da tutti i fornitori di UPS su tutto il territorio nazionale. Dopo la sottoscrizione di questo accordo si è riuscito a sottoscrivere l'accordo quadro per i fornitori che operano per la società DHL Express. Lo spirito era lo stesso descritto in precedenza per l'accordo dei fornitori UPS.

L'ultimo accordo è stato sottoscritto in data 23/11/2021 con l'associazione datoriale "Assoespressi" per le società che forniscono il servizio di consegna dei pacchi "Amazon", dove si è trovato il giusto equilibrio che permetterà di poter gestire quella flessibilità che serve alle aziende rispetto alla tipologia dei servizi di consegna a loro affidate, dettate da

picchi e flessi di volumi che non sono sempre gestibili o pianificabili. In cambio i lavoratori avranno aumenti economici e diminuzione dell'orario di lavoro settimanale.

Sicurezza sui luoghi di lavoro nel settore

Tematica molto difficile da analizzare è quella della sicurezza nei luoghi di lavoro. I dati presenti nell' "Almanacco della Logistica 2021" redatto da Confetra, fa emergere che in Italia ci sono circa 968.000 lavoratori nel settore della logistica e del trasporto con circa 110.000 aziende attive. La media fa emergere che nel nostro paese vi sono circa nove dipendenti per ogni azienda del settore. Invece all'interno del settore sappiamo benissimo che ci sono grandissime aziende di carattere internazionale, di carattere nazionale, le medie imprese e gli artigiani. Noi vogliamo segnalare il fatto che, la sicurezza non può dipendere dagli investimenti che ogni società può permettersi in base ai propri budget di spesa, ma vogliamo sottolineare che la sicurezza deve essere un diritto di ogni lavoratore. La sicurezza è figlia di una formazione dedicata, che permette agli addetti del settore di potersi aggiornare e informare per rispettare le normative previste dalla Legge 81/08.

Rileviamo dai giornali, dai siti internet, dai social che ogni giorno troppe persone hanno gravi infortuni sul lavoro o addirittura perdono la vita nei luoghi di lavoro e questo nel 2021 non possiamo più tollerarlo. Crediamo che tutte le società debbano attivare delle vere campagne sulla sicurezza nei luoghi di lavoro, ma oggi la sicurezza viene vista come un costo per le aziende e un peso per i dipendenti. Le aziende chiedono di poter effettuare i corsi di formazione sulla sicurezza durante le giornate del sabato per non perdere la produttività, mentre il lavoratore vede questi corsi effettuati nelle giornate di sabato, come un grandissimo peso perché vanno a togliere ulteriore tempo riducendo così la qualità della vita, quindi non impegnandosi con la giusta attenzione per cercare di comprendere quelle nozioni che potrebbero far evitare molti infortuni sul lavoro. Negli ultimi mesi abbiamo letto di molti incidenti che sono accaduti all'interno dei magazzini della logistica perché il layout non era idoneo, perché non venivano rispettate le regole adottate oppure perché i carrelli elevatori sfrecciano ad alta velocità nelle corsie con la merce posizionata sui bancali che vengono movimentati. Abbiamo anche letto di un operaio che ha perso le dita della mano perché per ridurre le tempistiche per effettuare della manutenzione, avrebbe compiuto qualche operazione errata, ma continuamente

sentiamo di incidente soprattutto mortali che riguardano il personale autista sulle strade e autostrade italiane. Dobbiamo cambiare marcia, dobbiamo capire che la sicurezza non è solo un costo per le aziende ma una salvaguardia delle competenze aziendali, perché le aziende investono nei dipendenti e questi lavoratori sono il valore aggiunto dell'azienda.

IGIENE AMBIENTALE

Il settore dell'igiene ambientale e più in generale del ciclo integrato di gestione dei rifiuti all'interno del processo di transizione all'economia circolare rappresenta uno dei servizi pubblici strategici per il benessere della collettività e lo sviluppo economico delle attività produttive nel rispetto dei criteri della sostenibilità.

Il settore è stato caratterizzato, da luglio 2019 a tutto il 2021 dal rinnovo contrattuale, con la sottoscrizione in data 09 dicembre 2021 da un primo verbale di rinnovo contrattuale, un settore che potrebbe crescere molto se in ambito legislativo si approvassero misure adatte a sostenere il settore in una logica industriale, anche attraverso il necessario sviluppo impiantistico ottimizzando l'autosufficienza territoriale, con aziende dimensionate per ambiti territoriali.

Il settore non può seguire gli appalti al massimo ribasso, la flessibilità estrema dell'organizzazione del lavoro e la riduzione del costo del lavoro; le associazioni datoriali dovrebbero perseguire una logica di unicità della gestione nel suo complesso e non il così detto spezzatino.

Il settore deve perseguire una sempre maggiore condizione di crescita di tutele, principalmente sul tema di salute e sicurezza.

Dopo il successo dello sciopero dello scorso 30 giugno, la Corte costituzionale mette finalmente la parola fine all'ennesimo tentativo di affermare un modello di mercato basato solamente sulla riduzione del costo, delle condizioni di lavoro e della qualità dei servizi offerti ai cittadini.

Abbiamo sempre sostenuto come Organizzazione Sindacale che occorrono norme e modelli gestionali industriali anche per i servizi pubblici locali, dove le imprese pubbliche e private possano concorrere per le loro capacità d'investire e d'innovare.

L'art. 177 del codice degli appalti è stata una scelta folle, che sull'altare di un libero mercato malamente inteso voleva sacrificare le imprese industriali e di qualità capaci, anche durante la pandemia, di garantire servizi essenziali con l'apporto fondamentale di migliaia di lavoratrici e lavoratori.

La Fit Cisl è per le regole, per le garanzie occupazionali e per l'applicazione dei contratti di settore.

Resta il rammarico per l'ennesima occasione persa dalla politica di svolgere il suo ruolo, demandando alla Corte costituzionale la decisione finale.

L'attuale compagine datoriale vede non solo le storiche Utilitalia, Fise e Cisambiente, ma anche le tre società cooperative di Legacoop produzione e servizi, Confcooperative lavoro e servizi e AGCI Servizi.

Nella difficile trattativa per il rinnovo del CCNL dell'Igiene Ambientale nelle sue due tipologie (pubblico e privato) i principi su cui si basa questo rinnovo contrattuale sono:

- Contratto unico e di filiera;
- Allargamento del campo di applicazione verso gli impianti di riciclo;
- Rafforzamento del sistema di relazioni industriali attraverso un sistema partecipativo;
- Evoluzione delle condizioni di lavoro per tutelare la salute di lavoratrici e lavoratori;
- Sviluppo dei processi di formazione;
- Perfezionamento degli articoli contrattuali dei lavoratori degli impianti;
- Esigibilità contrattuale della clausola sociale.

Il contratto rinnovato ha come obiettivo quello di tenere insieme il settore e proiettarlo verso un contesto di economia circolare, con criteri di gestione industriale, tenendo conto delle gare d'appalto a contenimento delle tariffe e con l'ambizione di far rientrare nel perimetro contrattuale dell'Igiene Ambientale le attività e i servizi fuoriusciti dallo stesso, attualmente con meno garanzie occupazionali ed economiche.

Altro tema importante per il settore sono il DDL concorrenza e la riforma sugli appalti, strumenti fondamentali per la vita dei lavoratori di questo settore, che ci vedranno impegnati nel dibattito e nel confronto in questi mesi.

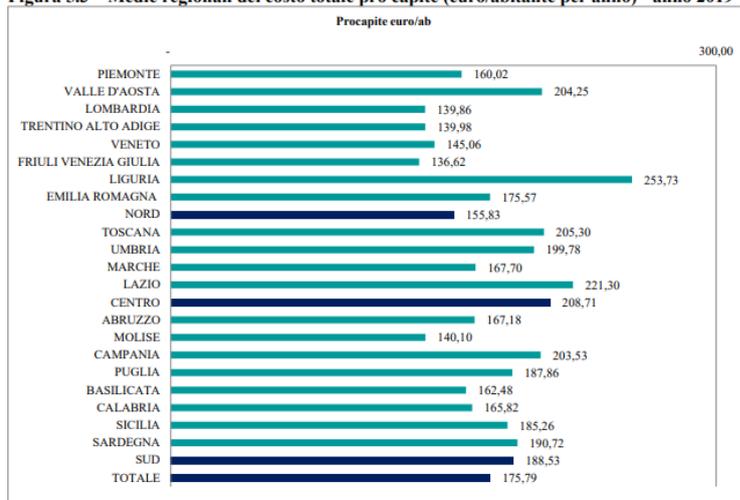
Il quadro complessivo delle imprese che si occupano di raccolta, smaltimento e trattamento dei rifiuti, in questi anni, ha subito un profondo cambiamento, passando da entità comunali a dimensioni regionali ed extraregionali, con succursali all'estero, frutto di gare d'appalto vinte in concorrenza con soggetti stranieri.

In Lombardia la società più importante, tra le così dette multiutility è sicuramente A2A che oggi conta più di 11.000 dipendenti in Italia e non solo, in cui un ruolo importante è occupato dall'ambiente con più del 50% dei suoi addetti e l'applicazione dei contratti collettivi nazionali di UTILITALIA e FISE.

Nel perimetro ambientale di A2A vi sono realtà importanti come AMSA, APRICA, ASPEN e il gruppo LGH, operando di fatto su gran parte del territorio della Regione Lombardia nella gestione del riciclo dei rifiuti, con i termovalorizzatori di Brescia e Milano che producono energia elettrica e teleriscaldamento per i comuni limitrofi. Alle altre società di dimensioni più contenute presenti nel settore dell'igiene ambientale ma comunque importanti sul piano dell'occupazione e per i servizi svolti, come il gruppo AEMME LINEA AMB., SANGALLI, ECONORD si devono applicare le stesse regole, riconoscendo a tutta la filiera ambientale la possibilità di avere benefici e servizi che oggi non tutti i lavoratori hanno.

Di seguito alcuni dati:

Figura 5.3 – Medie regionali del costo totale pro capite (euro/abitante per anno) - anno 2019



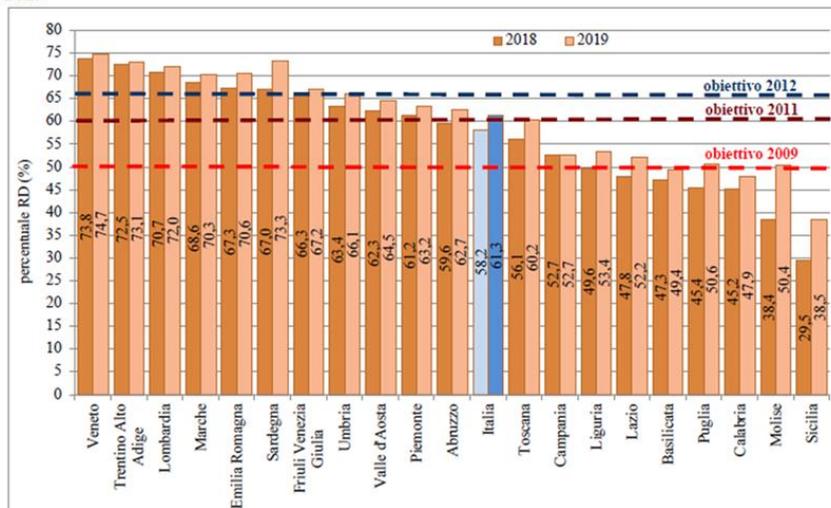
Fonte: ISPRA

Tabella 3.4.1 - Numero di impianti di incenerimento che trattano rifiuti urbani, anni 2013 – 2019

Regione	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
	(n.)						
Piemonte	2	-	1	1	1	1	1
Valle d'Aosta	-	-	-	-	-	-	-
Lombardia	13	13	13	13	13	13	13
Trentino-Alto Adige	1	2	1	1	1	1	1
Veneto	3	3	2	2	2	2	2
Friuli-Venezia Giulia	1	1	1	1	1	1	1
Liguria	-	-	-	-	-	-	-
Emilia-Romagna	8	8	8	8	8	8	8
Nord	28	29	26	26	26	26	26
Toscana	7	5	5	5	5	5	4
Umbria	-	-	-	-	-	-	-
Marche	1	-	-	-	-	-	-
Lazio	4	3	3	3	2	1	1
Centro	12	8	8	8	7	6	5
Abruzzo	-	-	-	-	-	-	-
Molise	1	1	1	1	1	1	1
Campania	1	1	1	1	1	1	1
Puglia	2	1	1	1	1	1	1
Basilicata	1	1	1	1	1	1	1
Calabria	1	1	1	1	1	1	1
Sicilia	-	-	-	-	-	-	-
Sardegna	2	2	2	2	1	1	1
Sud	8	7	7	7	6	6	6
Italia	48	44	41	41	39	38	37

Fonte: ISPRA

Figura 2.22 – Percentuali di raccolta differenziata dei rifiuti urbani per regione, anni 2018 – 2019



Fonte: ISPRA

VIABILITÀ

La Lombardia è una tra le regioni d'Europa in cui è più capillare la rete delle **vie di comunicazione**. Grazie alla sua posizione strategica, alle caratteristiche del territorio e allo sviluppo economico è attraversata da un complesso **sistema viabilistico**: è connessa con l'Italia e con il resto del mondo da un insieme di strutture, tra le quali una articolata rete autostradale.

Come in altri campi, anche nel settore delle infrastrutture vanta alcuni **primati** e sempre riferendoci al sistema autostradale, contende a Berlino il primato della costruzione della **prima autostrada della storia**: l'Autostrada dei Laghi, inaugurata il 21 settembre 1924 nel tratto Milano-Varese, oggi classificata come A8, è stata la prima strada a pedaggio riservata solo al traffico automobilistico in Italia e nel mondo.

Più di **700 km di autostrade** collegano le grandi città e i piccoli centri del territorio.

LE AUTOSTRADE E LE TANGENZIALI IN LOMBARDIA

- [A1](#) *Autostrada del Sole* congiunge Milano con Napoli via Bologna, Firenze, Roma.
- [A4](#) o *Serenissima* congiunge Torino con Trieste via Milano, Bergamo e Brescia attraversando tutta la pianura padana.
- [A7](#) o *Milano Serravalle* congiunge Milano a Genova via Pavia e Voghera.
- [Autostrada dei Laghi](#) Si divide in:
 - A8 parte da Milano a cinque corsie fino ad Arese, prosegue a quattro corsie e da Lainate prosegue a tre corsie per Gallarate e da qui a due corsie per Varese (A8) e per Genova / Gravellona Toce (A8/A26)
 - [A9](#) parte da [Lainate](#) e prosegue a tre corsie per [Como](#) e da qui a due corsie per [Ponte Chiasso](#) e la [Svizzera](#).
 - [A21](#) o *Autostrada dei vini* congiunge [Torino](#) con [Brescia](#) via [Voghera](#) e [Cremona](#).
 - [A22](#) o *Autostrada del Brennero* congiunge [Modena](#) con il [passo del Brennero](#) via [Mantova](#).
- Sistema tangenziale di Milano
- [A50](#) - Tangenziale Ovest di Milano
- [A51](#) - Tangenziale Est di Milano
- [A52](#) - Tangenziale Nord di Milano
- [A58](#) - Tangenziale Est Esterna di Milano

- Sistema tangenziale di Varese
- A60 - Tangenziale Sud di Varese
- A35 che congiunge Brescia a Milano senza passare per la città di Bergamo.

Regione dinamica che guarda al futuro, la Lombardia promuove il potenziamento della rete viaria anche attraverso la realizzazione di nuove tratte autostradali di rilevanza nazionale e regionale e il ricorso alla finanza di progetto per nuove infrastrutture, legate anche al trasporto collettivo e alle strutture logistiche presenti e future.

Per la rete autostradale nazionale sono stati in particolare stipulati specifici Accordi di Programma con Stato ed Enti locali per la realizzazione del Sistema Viabilistico Pedemontano, della BREBEMI e della TEEM.

Dal 2013 al 2016 sono stati realizzati nuovi 130 km di rete autostradale:

- Direttissima Milano-Brescia (BREBEMI) A35 (Km 62)
- Tangenziale Est Esterna di Milano (TEEM) A58 (Km 32)
- Pedemontana - Tratta A, Tratta B1, 22km e I Lotti Tangenziali Varese e Como (tot. km 30).
- Rho-Monza - Lotto 3 - Variante di Baranzate
- Collegamento Molino Dorino-A8 (Ponte Expo)

Regione Lombardia rilascia concessioni per la realizzazione di nuovi itinerari autostradali di rilevanza regionale (regolamento 4/2002 - attuativo della legge 9/2001). Gli esempi già avviati riguardano la nuova direttrice autostradale medio padana con le tratte: Cremona - Mantova e Broni - Mortara.

Completa il quadro programmatico il Raccordo autostradale interregionale Mortara - Stroppiana/A26 che nasce dalla volontà delle Regioni Lombardia e Piemonte. È in programma la realizzazione di nuove autostrade regionali: Interconnessione Pedemontana-BREBEMI (IPB) e Varese-Como-Lecco.

Potremmo aprire un dibattito sull'utilità o meno di alcune opere o ancora meglio sull'impatto ambientale che le stesse hanno provocato e/o provocheranno, ma crediamo che il peso del ns intervento, per quanto di rilevante importanza, quantomeno

filosofica, non riuscirà a spostare di un millimetro gli obiettivi dei grandi sistemi a partire da quelli economici che stanno dietro le grandi infrastrutture.

Diversamente la ns attenzione e il ns massimo impegno va rivolto alla sicurezza e parlando di traffico veicolare, alla sicurezza su strada, sia per gli operatori che per l'utenza: sempre di più la manutenzione e gli interventi di genere vengono affidati alle ditte esterne, con insufficienti verifiche da parte del committente sulla formazione dei loro addetti, sul controllo e la gestione interna dei cantieri, ma con un evidente risparmio economico e di responsabilità giuridica da parte di chi appalta i lavori. E qui il Sindacato, e qui la FIT CISL, deve continuare a promuovere soluzioni, ad esigere tavoli di confronto sui protocolli operativi su strada, sino, se del caso, ad imporsi in tutte le sedi preposte per il raggiungimento dei massimi obiettivi riferiti alla Sicurezza.

Alcune dei ns interventi sono stati recepiti ma purtroppo i morti sulle strade e sul lavoro continuano ad essere spaventosamente presenti nella ns quotidianità e da qui, il ns impegno e le ns proposte:

gestione con comunicazione e AUTORIZZAZIONE in tempo reale per tutte le attività previste, a carico del committente, tramite l'applicazione dei satellitari "obbligatori" posti su tutti gli automezzi predisposti alle attività di cantiere;

- chiusura della corsia attigua a quella di cantiere;
- rallentamenti con autovelox mobili;
- posizionamento di barriere come automezzi pesanti con assorbitore d'urto;
- squadre di segnalazione posti in sicurezza;
- sbandieratori meccanici;
- avvisi sui pannelli messaggi variabili (PMV) aggiornati in tempo reale;
- affidamento di appalti coerenti con la formazione, la sicurezza e le necessità reali del territorio;
- controlli quotidiani e puntuali dei cantieri da parte del committente;
- penali capestro per chiunque non rispetti le regole (a casa!!!).

Inoltre, ancora la ns proposta presentata nel 2014, per quanto incompleta sul territorio di pertinenza, di installazione di una banda sonora in fresatura a cavallo della riga bianca di emergenza, realizzata con l'obiettivo di proteggere sia le attività svolte dal personale interno/esterno, che dalle possibili avarie meccaniche che costringono i clienti in transito ad un fermo, in una posizione dove le invasioni di carreggiata sono innumerevoli nel corso delle giornate, ha prodotto ad oggi risultati importanti in termini di riduzione degli incidenti e della gravità degli stessi, con un dato eccezionalmente positivo in termini di vite umane, di riduzione della mortalità del 75% (n.d.r. aspi: «Aspi esegue le verifiche e le certificazioni previste dalla normativa vigente secondo un programma le cui priorità sono condivise con Polizia Stradale, sulla base dei volumi di traffico e dell'indice di incidentalità di ogni singola tratta», sottolinea ancora la società. Il Tutor - ricorda infine Autostrade per l'Italia - ha consentito di ridurre del 50% gli incidenti mortali sulle tratte dove è presente, mentre sull'intera rete, grazie anche ad altri interventi come l'asfalto drenante e le bande rumorose, il calo delle vittime è stato del 75%).

https://www.ilgazzettino.it/pay/edicola/tutor_attivi_autostrada_mappa_ultime_notizie_oggi-4683892.html

L'allargamento di un'esperienza positiva, così come l'insediamento di un tavolo che raccolga le proposte provenienti dai diversi territori e realtà presenti nel nostro paese, è ritenuta a nostro avviso indispensabile, affinché altri drammi non si consumino sul lavoro in attività di manutenzioni autostradali: a partire dalle situazioni più difficili, crediamo che una "costretta" riduzione della velocità e il divieto assoluto di sorpasso dei mezzi pesanti, controllati da Pattuglie di Polizia Stradale con adeguata strumentazione di rilevamento e da personale preposto delle concessionarie, in presidio dei cantieri in lavorazione, unitamente alla posa di semafori indicanti la velocità di passaggio, laddove la chiusura di una o più corsie non sia possibile per pesanti ricadute sul traffico, deve essere oggetto di un prossimo incontro tra le parti deputate alla sicurezza dei cantieri, dove come non mai, il livello di capacità concreta e propositiva nella ricerca dei più alti standard di condizioni della stessa, deve essere espressione quotidiana e di massimo rispetto per la vita umana.

DEVE essere il nostro impegno prioritario attivarci con gli organi preposti per ampliare la disciplina che norma le attività su strada, per verificare la tempistica e la congruità degli appalti in essere, sia in termini di risorse tecnologiche, di personale che economiche, con l'obiettivo di elevare al massimo delle possibilità i livelli di sicurezza.

ANAS

La rete stradale Anas in Lombardia, con il rientro di alcune strade precedentemente gestita dagli Enti locali avvenuto a maggio 2021, è passata dai 1.000 Km iniziali a 2.075 km totali.

Di contro, il personale sia tecnico che addetto alla sorveglianza e manutenzione non è cresciuto in maniera proporzionale alla rete, e quello amministrativo, già carente, non è stato implementato adeguatamente.

Si evidenzia inoltre come le strade trasferite necessitano di urgenti interventi di ripristino, manutenzione e di verifiche, ai fini della loro messa in sicurezza, riguardanti anche ponti, gallerie e viadotti, nonché di una effettiva attività di sorveglianza e di una diffusa presenza delle previste squadre di manutenzione, a garanzia dell'utenza stradale.

Infine, si esprime forte preoccupazione per l'evidente aumento dei carichi di lavoro, dei compiti e delle responsabilità, anche di natura civile e penale, che gravano sul personale dipendente, che era comunque insufficiente per assicurare anche l'ordinaria gestione della precedente rete stradale assegnata ad Anas.

In aggiunta si segnala la carenza di mezzi ed attrezzature e dei Centri di raccolta del personale addetto alla sorveglianza e manutenzione delle nuove strade da gestire.

In considerazione che alcune Strade Statali hanno caratteristica molto simile a quella autostradale (2 o 3 corsie per senso di marcia) sia come volume di traffico che come numero di incidenti, quanto già previsto per Autostrade in termini di sistemi, tecnologie e procedure per una maggiore sicurezza, per l'utenza ma soprattutto per gli i lavoratori che operano su strada, vale anche per Anas.