LA VOCE
TRASPORTI & DIRITTI

OTTOBRE 2026

N. 10 · IL MESE DELLA VOCE

IN QUESTO NUMERO

Toledo, quando la rete di sicurezza si spezza

Il tempo che siamo

23 Ottobre 2026: l'intelligenza artificiale entra nei luoghi di lavoro. Ora qualcuno deve saperla guidare!



PROGETTI INTERNAZIONALI

Ferrovie europee, la liberalizzazione alla prova dei fatti

Dal Congresso ALE di Varsavia emerge un'Europa ferroviaria a due velocità: crescono le criticità nel settore merci, tra crisi occupazionali e dumping sociale.

In questo numero

OTTOBRE 2026 · 21 ARTICOLI · 6 RUBRICHE

L'EDITORIALE

05 **Lo sciopero non si governa col calendario** · Pietro Serbassi

ATTUALITÀ

10 **Il fisco del lavoro e la manovra che ancora non c'è**

12 **Isopensione, la porta d'uscita si apre anche per i contributivi**

14 **25 Anni dalla tragedia di Linate: ricordare le vittime, non dimenticare le lezioni** · Stefano Francucci

16 **Transiberiana d'Italia, il treno storico urta il cantiere sotto il cavalcavia**

18 **Altro che presentazione!** · Enrico Sciarra

21 **Interporti, la Legge c'è ma resta sulla carta: il Governo fermi l'inerzia**

23 **Toledo, quando la rete di sicurezza si spezza**

LAVORO & DIRITTO

26 **L'art. 28 dello Statuto dei lavoratori: storia, evoluzione e attualità** · Francesco Cinelli

32 **Il TFR resta retribuzione: le Sezioni Unite chiudono il contrasto sul Fondo di Tesoreria** · Francesco Cinelli

35 **23 Ottobre 2026: l'intelligenza artificiale entra nei luoghi di lavoro. Ora qualcuno deve saperla guidare!** · Francesco Cinelli

INTERVENTI

39 **Turni flessibili e sicurezza: nel trasporto ferroviario il limite è stato raggiunto** · Maria Brunetti

41 **Il dilemma dell'assenteismo tutelato: quando i diritti dei lavoratori preoccupano le imprese** · Maria Brunetti

43 **Meno italiani, ma non meno trasporti: così l'inverno demografico cambierà la mobilità** · Pietro Spirito

46 **TPL, il coraggio di scegliere la mobilità di domani** · Francesco Menegat

PENSIERI & PAROLE

49 **Il diritto di viaggiare, la bellezza di appartenere** · Antonella Multari

53 **Ciò che chiamammo follia** · Antonella Multari

57 **Venticinque anni sui binari: cambiano i treni, resta l'amicizia** · Andrea Pepè

59 **Elogio dell'abbraccitudine** · Antonella Multari

61 **Il tempo che siamo** · Antonella Multari

PROGETTI INTERNAZIONALI

65 **Ferrovie europee, la liberalizzazione alla prova dei fatti** · Valeria Mascoli

La redazione

La Voce Trasporti & Diritti

EDITORE
FAST-Confsal

DIRETTORE RESPONSABILE
Pietro Serbassi

COORDINATORE REDAZIONALE
Antonio Scalise

HANNO SCRITTO IN QUESTO NUMERO

Antonella Multari · Francesco Cinelli · Maria Brunetti · Stefano Francucci · Pietro Spirito · Pietro Serbassi · Andrea Pepè · Enrico Sciarra · Francesco Menegat · Valeria Mascoli

REGISTRAZIONE
La testata lavocetrasportiediritti.it è di proprietà della Federazione FAST-Confsal ed è iscritta presso il Tribunale di Roma con autorizzazione n. 187/2013.

CONTATTI
lavoce@sindacatofast.it
lavocetrasportiediritti.it

IL NUMERO
Questo numero raccoglie gli articoli pubblicati su lavocetrasportiediritti.it nel mese. Le notizie possono essere ripubblicate solo citando espressamente la fonte e con l'autorizzazione dell'editore.

L'EDITORIALE

Lo sciopero non si governa col calendario

Le proposte avanzate dal direttore de Il Tempo per limitare le astensioni nei servizi pubblici partono da un disagio reale ma approdano a una soluzione sbagliata.


IL TEMPO
QUOTIDIANO INDIPENDENTE
Ci hanno rotto il venerdì
Primo weekend di passione: manifestazione dei gretini più raffica di scioperi tra scuola, aerei e trasporti. Caos fino a lunedì
Dal venerdì al weekend lungo è un attimo
«Quali sono secondo lei i problemi della scuola?» «Chi c'è mai andata a scuola?»
«Gli islamisti puntano sulle proteste violente»
Giorgia alla battaglia delle bollette
vini d'Abruzzo
SAVINI
Fattoria Giuseppe Savini

Le proposte avanzate dal direttore de Il Tempo per limitare le astensioni nei servizi pubblici partono da un disagio reale ma approdano a una soluzione sbagliata. La leva vera si trova prima della proclamazione.

Venerdì 16 ottobre Il Tempo ha aperto con un titolo che molti pendolari avranno sottoscritto d'istinto, «Ci hanno rotto il venerdì». Nell'editoriale che lo accompagnava il direttore Daniele Capezzone ha messo in fila quattro proposte per fermare quella che considera la tattica sindacale del weekend lungo. Divieto di sciopero nel settore pubblico il venerdì, il lunedì e in tutti i giorni prefestivi e postfestivi, astensioni ammesse solo con il voto favorevole della maggioranza dei lavoratori, un quorum del cinquanta per cento più uno e, nel pubblico, il sì di almeno il quaranta per cento degli aventi diritto.

Gli abbiamo scritto lo stesso giorno, con il rispetto che si deve a chi pone una questione seria. Perché la questione è seria. Chi aspetta un treno che non arriva, chi perde una giornata di lavoro o un esame, chi deve riorganizzare la vita della famiglia attorno a un'agitazione non è un dettaglio del conflitto, e nessun sindacato che voglia essere preso sul serio può trattarlo come un ostaggio. Il punto di partenza dell'editoriale è condivisibile. Sono le soluzioni a non reggere, e conviene spiegare perché senza alzare la voce.



Federazione Autonoma dei Sindacati dei Trasporti

Segreteria Nazionale

Roma, 16 ottobre 2026

Al Dott. Daniele CAPEZZONE
Quotidiano *Il Tempo*

Egregio Direttore,

ho letto con attenzione il Suo editoriale di oggi, «Dal venerdì al weekend lungo è un attimo», e Le scrivo come segretario generale di un'organizzazione che rappresenta lavoratori del trasporto ferroviario, aereo e su gomma, cioè proprio coloro che ogni sciopero lo pagano due volte, in busta paga e nel rapporto quotidiano con l'utenza.

Condivido il punto di partenza. Pendolari, lavoratori autonomi, dipendenti privati, chiunque debba raggiungere ogni mattina il proprio posto di lavoro merita rispetto, e nessun sindacato serio può considerarlo un ostaggio. Proprio per questo credo sia necessario guardare con attenzione alle quattro proposte che Lei avanza, perché se fossero tradotte in norma non regolerebbero il diritto di sciopero ma ne determinerebbero, nei fatti, la negazione.

Vietare lo sciopero il venerdì, il lunedì e in tutti i giorni prefestivi e postfestivi significa sottrarre oltre due giorni lavorativi su cinque. A questi si sommano le franchigie già previste per festività, periodi di maggiore mobilità e consultazioni elettorali, la regola della rarefazione che impone intervalli minimi tra un'astensione e l'altra nello stesso bacino, i dieci giorni di preavviso e le fasce di garanzia. Il margine residuo sarebbe così esiguo da trasformare un diritto costituzionale in una concessione di calendario.

Aggiungo un elemento che chi non conosce dall'interno il lavoro nei trasporti tende a trascurare. Ferrovieri, autisti, personale di volo e di terra lavorano su turni rotativi, e per loro il fine settimana è un giorno lavorativo come gli altri, al pari delle festività. Lo sciopero di venerdì non regala a questi lavoratori alcun ponte, costa loro una giornata di retribuzione e spesso li riporta in servizio il sabato mattina. Quelle date rispondono semmai alla logica opposta, perché consentono a chi non lavora su turni di organizzarsi per tempo, con un giorno di ferie o di lavoro da remoto, e di non subire il disagio. Spostare gli scioperi a metà settimana produrrebbe l'effetto contrario a quello che Lei auspica.

Sul voto preventivo a maggioranza qualificata le perplessità sono di ordine giuridico prima ancora che pratico. Il diritto di sciopero, secondo un orientamento consolidato, è a titolarità individuale e a esercizio collettivo. Subordinarlo al consenso della maggioranza dei colleghi, con quorum del cinquanta per cento più uno o con il quaranta per cento degli aventi diritto, significa trasformare una libertà della persona in una decisione altrui e svuotare la libertà sindacale che l'articolo 39 della Costituzione riconosce a ogni organizzazione, anche minoritaria. Ogni meccanismo che costringe il singolo a esporsi in anticipo, che si tratti di un voto con quorum o di una dichiarazione nominativa di adesione, finisce per trasformare l'esercizio di una libertà in una procedura di autorizzazione, con tutto ciò che ne consegue sul piano della pressione nei luoghi di lavoro. Senza contare la difficoltà concreta di convocare e certificare consultazioni simili in settori frammentati da appalti, subappalti e turni sulle ventiquattro ore.

Via Prenestina 170
00176 Roma (RM)
+39 06 89535974
sg@sindacatofast.it
sg@pec.sindacatofast.it
www.sindacatofast.it
FAST CONFSAL
CESI



Va detto, inoltre, che il diritto di sciopero nei trasporti non soffre oggi di un eccesso di libertà. Nel settore ferroviario l'equilibrio che per un quarto di secolo aveva tenuto insieme il diritto dei lavoratori e quello dei cittadini alla mobilità è stato eroso da una lunga serie di delibere e interpretazioni estensive, fino al punto che per alcune figure, come gli addetti alla pulizia a bordo treno, l'astensione è diventata di fatto impraticabile. La legge 146 del 1990 affida alla Commissione di Garanzia il compito di contemperare il diritto di sciopero con gli altri diritti della persona costituzionalmente tutelati, non quello di comprimerlo a ogni nuova esigenza organizzativa delle imprese.

Mi permetta poi una considerazione storica, prima ancora che giuridica. Il 14 gennaio 1947, nella Commissione dei Settantacinque, il relatore Umberto Tupini giustificò la scelta di disciplinare lo sciopero definendolo «una specie di guerra portata sul piano sociale», da trattare con la stessa cura con cui la Costituente aveva sottratto il diritto di guerra alla volontà di un solo uomo. Quella lezione vale ancora oggi. Lo sciopero è l'atto estremo di un conflitto e va trattato con serietà e senza ipocrisie, ma proprio per questo non può essere disinnescato. Uno sciopero che non produce alcun effetto non è più civile, è soltanto inutile, e un sistema in cui il conflitto perde peso sposta il rapporto di forza negoziale interamente a favore delle aziende. Verrebbero meno le ragioni per trattare, le vertenze migrerebbero nei tribunali e il sistema diventerebbe più litigioso e più instabile, non più ordinato. Il rischio è già visibile dove le regole hanno reso l'astensione poco incisiva, perché lì i contratti restano scaduti per anni e si chiudono con una tantum anziché con veri miglioramenti salariali e normativi.

Se l'obiettivo condiviso è ridurre il numero degli scioperi e il loro impatto sui cittadini, la leva su cui agire si trova prima della proclamazione. La legge 146 del 1990, come modificata nel 2000, prevede procedure obbligatorie di raffreddamento e conciliazione, ma nella pratica quella fase è diventata un adempimento formale, utile soprattutto a far decorrere i termini. Si può non convocare, convocare senza entrare nel merito, rinviare, e allo scadere del tempo si arriva allo sciopero senza che nessuno abbia davvero tentato di evitarlo. Ne abbiamo avuto prova anche di recente, in una vertenza del trasporto aereo romano chiusa in Prefettura con esito negativo senza che l'azienda avesse mai aperto un confronto di merito sulle richieste dei lavoratori. In casi come questo lo sciopero non è l'inizio del problema, è l'ultima parola dopo troppe domande rimaste senza risposta, e chi ne valuta i disagi dovrebbe chiedersi anche quali disagi lo abbiano prodotto.

La nostra proposta è fare del raffreddamento la fase determinante del conflitto. La Commissione di Garanzia dovrebbe esserne arbitro effettivo, con il potere di verificare che il confronto si svolga davvero e in buona fede e di sanzionare prima dello sciopero, e non soltanto dopo, chi vi si sottrae o lo svuota, azienda o sindacato che sia. Un ruolo così incisivo presuppone naturalmente un'autorità realmente terza, che regoli interi settori coinvolgendo tutte le parti sociali e non intervenga azienda per azienda su richiesta del singolo operatore. Oggi l'intervento sanzionatorio arriva quasi sempre a valle. Un arbitro che interviene in tempo e con strumenti incisivi renderebbe conveniente per tutti cercare un accordo, e lo sciopero tornerebbe a essere l'ultima risorsa anziché un passaggio di routine. Ne beneficerebbero per primi proprio i cittadini che Lei giustamente difende.

Su questo terreno siamo pronti a un confronto aperto, anche dalle pagine del Suo giornale, se lo riterrà utile.

Con i migliori saluti

Il Segretario Generale FAST Confsal
Pietro Serbassi

Via Prenestina 170
00176 Roma (RM)
+39 06 89535974
sg@sindacatofast.it
www.sindacatofast.it
FAST CONFSAL
CESI

Cominciamo dal calendario. Togliere il venerdì, il lunedì e i giorni a ridosso delle festività significa sottrarre allo sciopero oltre due giorni lavorativi su cinque. Ma la settimana di chi organizza un'astensione nei trasporti è già oggi un percorso a ostacoli. Le franchigie escludono le festività, i periodi di esodo estivo e natalizio, le consultazioni elettorali. La rarefazione impone intervalli minimi tra un'astensione e l'altra nello stesso bacino, anche quando le proclamano organizzazioni diverse per ragioni diverse. Servono dieci giorni di preavviso e vanno garantite le fasce orarie di servizio. Sommando i nuovi divieti a quelli esistenti, lo spazio residuo diventerebbe così stretto da trasformare un diritto riconosciuto dall'articolo 40 della Costituzione in una concessione di calendario.

Poi un equivoco, comprensibile in chi osserva il fenomeno da fuori. L'idea che lo sciopero di venerdì regali un ponte presuppone un lavoratore impiegato dal lunedì al venerdì, con il sabato libero. Nei trasporti non funziona così. Macchinisti, capitreno, autisti, assistenti di volo e addetti discalo lavorano su turni rotativi sette giorni su sette, e per loro sabato, domenica e festivi sono giornate di servizio come le altre. Chi sciopera il venerdì perde la retribuzione di quella giornata e molto spesso il giorno dopo è di nuovo in cabina o al volante. Quelle date favoriscono semmai chi non lavora su turni, che può organizzarsi per tempo con un giorno di ferie o di lavoro da remoto. Spostare tutto a metà settimana finirebbe per colpire proprio i pendolari che si vorrebbero tutelare.

Più delicata ancora è l'idea del voto preventivo. Il diritto di sciopero, nella lettura consolidata di dottrina e giurisprudenza, appartiene al singolo lavoratore e si esercita in forma collettiva. Subordinarlo a una maggioranza qualificata dei colleghi significa farne una decisione altrui e, insieme, svuotare la libertà sindacale che l'articolo 39 riconosce anche alle organizzazioni minoritarie. Qualsiasi meccanismo che costringa la persona a esporsi in anticipo, con un voto certificato o con una dichiarazione nominativa, trasforma una libertà in una procedura di autorizzazione, e chi conosce i luoghi di lavoro sa quanto possano pesare

le pressioni in questi casi. Senza contare la difficoltà materiale di organizzare consultazioni del genere in settori frammentati da appalti e subappalti, con personale in servizio a ogni ora del giorno e della notte.

Va aggiunto un dato che il dibattito pubblico tende a trascurare. Nei trasporti il diritto di sciopero non soffre di un eccesso di libertà. Nel ferroviario, in particolare, l'equilibrio costruito con la legge 146 del 1990 è stato progressivamente eroso da delibere e interpretazioni estensive, al punto che per alcune figure professionali l'astensione è diventata di fatto impossibile. La legge affida alla Commissione di Garanzia il compito di contemperare lo sciopero con gli altri diritti costituzionali, non di comprimerlo ogni volta che un'impresa segnala una nuova esigenza.

La Costituente aveva le idee chiare su che cosa fosse lo sciopero. Nel gennaio 1947, nella Commissione dei Settantacinque, il relatore Umberto Tupini lo descrisse come una sorta di guerra portata sul piano sociale, da disciplinare con la stessa cura con cui la Repubblica aveva sottratto la guerra all'arbitrio di uno solo. È una lezione di realismo. Lo sciopero è lo strumento estremo di un conflitto e proprio per questo va regolato con serietà, ma non può essere disinnescato. Uno sciopero che non pesa su nessuno non è più civile, è soltanto inutile, e un sistema in cui il conflitto non conta più consegna alle aziende l'intero rapporto di forza. Le ragioni per trattare si affievoliscono, i contratti restano scaduti per anni e si chiudono con qualche una tantum, le vertenze si spostano nei tribunali. Il risultato è più contenzioso, non più ordine.

Se l'obiettivo condiviso è avere meno scioperi e meno disagi, la leva su cui agire esiste già e si trova prima della proclamazione. La legge impone procedure di raffreddamento e conciliazione, ma nella pratica quella fase si è ridotta a un adempimento formale che serve soprattutto a far decorrere i termini. Si può non convocare, convocare senza entrare nel merito, rinviare, e alla scadenza si arriva allo sciopero senza che nessuno abbia davvero provato a evitarlo. Accade più spesso di quanto si creda, anche in vertenze recenti chiuse in Prefettura con un nulla di fatto dopo mesi di richieste di confronto rimaste senza risposta. In casi simili lo sciopero non è l'origine del problema ma l'esito di un silenzio, e chi ne misura i disagi dovrebbe chiedersi anche quali disagi lo abbiano provocato.

La proposta che abbiamo avanzato al direttore è semplice da enunciare. Fare del raffreddamento la fase decisiva del conflitto, affidando alla Commissione di Garanzia il ruolo di arbitro effettivo, con il potere di verificare che il confronto avvenga davvero e in buona fede e di sanzionare prima dello sciopero, non soltanto dopo, chi vi si sottrae o lo svuota, che sia un'azienda o un sindacato. Un ruolo di questo peso richiede un'autorità realmente terza, capace di regolare interi settori coinvolgendo tutte le parti e non di intervenire caso per caso su richiesta di un singolo operatore. Con un arbitro tempestivo e credibile, cercare l'accordo diventerebbe conveniente per tutti e lo sciopero tornerebbe a essere l'ultima risorsa anziché un passaggio di routine.

Il dibattito aperto da Il Tempo ha il merito di riportare il tema al centro dell'attenzione pubblica. Abbiamo offerto al direttore la nostra disponibilità a proseguirlo anche dalle sue pagine e la rinnoviamo qui, nella convinzione che sul

diritto di sciopero si possano avere opinioni molto distanti e discuterne comunque con rispetto, guardando a ciò che funziona davvero per chi lavora e per chi viaggia. ■

Pietro Serbassi

«Nel ferroviario, in particolare, l'equilibrio costruito con la legge 146 del 1990 è stato progressivamente eroso da delibere e interpretazioni estensive, al punto che per alcune figure professionali l'astensione è diventata di fatto impossibile.»



RUBRICA · 7 ARTICOLI

Attualità

I fatti del mese nei trasporti e nel lavoro, letti da vicino.

Il fisco del lavoro e la manovra che ancora non c'è · Isopensione, la porta d'uscita si apre anche per i contributivi · 25 Anni dalla tragedia di Linate: ricordare le vittime, non dimenticare le lezioni · Transiberiana d'Italia, il treno storico urta il cantiere sotto il cavalcavia · Altro che presentazione! · Interporti, la Legge c'è ma resta sulla carta: il Governo fermi l'inerzia · Toledo, quando la rete di sicurezza si spezza

ATTUALITÀ

Il fisco del lavoro e la manovra che ancora non c'è

Il Documento programmatico di finanza pubblica appena trasmesso al Parlamento ha un pregio e un limite.

DI REDAZIONE



Il Documento programmatico di finanza pubblica appena trasmesso al Parlamento ha un pregio e un limite. Il pregio è la prudenza dei numeri. Il limite è che, sul fisco, i numeri si fermano un passo prima delle scelte. Nella tavola del quadro programmatico le righe delle entrate per il triennio 2027-2029 sono vuote. La manovra sarà descritta nel Documento programmatico di bilancio, atteso a Bruxelles entro il 15 ottobre. Nel frattempo, il governo avverte che il 2027 non offre margini, al di fuori della clausola europea riservata a difesa ed energia, e che spazi moderatamente espansivi si apriranno solo nel 2028. Il confronto sul fisco del lavoro comincia dunque adesso, quando le decisioni non sono ancora prese.

Conviene partire dai salari, perché è lì che il fisco morde. Secondo le stime dello stesso ministero, nel 2026 il reddito per dipendente cresce del 2,8 per cento, i prezzi al consumo del 3,0. A settembre l'inflazione ha toccato il 4,1 per cento, trainata dall'energia, che pesa sul bilancio delle famiglie più povere più del doppio che su quello delle famiglie benestanti. Il recupero del potere d'acquisto è previsto dal 2027, lento e affidato quasi interamente ai rinnovi contrattuali. Il documento osserva, con una certa soddisfazione, che la dinamica salariale non mostra tensioni. Per chi rappresenta lavoratori è un dato da leggere al contrario.

Il secondo elemento è meno visibile. L'IRPEF è progressiva, ma scaglioni e detrazioni non si adeguano ai prezzi. Quando una retribuzione cresce solo in termini nominali, come accade nel 2026 con un aumento del 2,8 per cento a fronte di prezzi in salita del 3,0, il lavoratore non guadagna potere d'acquisto ma paga un'aliquota media più alta. È il drenaggio fiscale, e una parte degli aumenti ottenuti ai tavoli contrattuali torna così allo Stato senza che nessuno lo abbia deciso. I dati aggregati del documento non bastano a misurarlo, perché il gettito risente anche dell'andamento dell'occupazione e della composizione dei redditi, ma il meccanismo opera su ogni singola busta paga. La pressione fiscale, intanto, resta inchiodata al 43 per cento per tutto il periodo.

> ***«Non avrebbe senso chiedere ai contratti di alzare i minimi e lasciare che il fisco ne assorba una parte proprio sui redditi più bassi.»***

Il terzo elemento riguarda le misure in scadenza. La legge di bilancio 2026 ha introdotto un'imposta sostitutiva del 5 per cento sugli aumenti da rinnovo contrattuale per i redditi fino a 33 mila euro, e del 15 per cento su straordinari, notturni, festivi e turni, fino a 1.500 euro, per i redditi fino a 40 mila. Entrambe valgono per

il solo 2026. Per chi lavora nei trasporti, dove turni, notti e festivi sono la normalità e non l'eccezione, la loro scadenza equivale a un taglio dello stipendio netto dal primo gennaio.

Da qui discendono alcune proposte, pensate per un confronto di merito.

La prima è rendere strutturali le due imposte sostitutive ed estenderle ai redditi fino ad almeno 50 mila euro, legandole al rispetto del trattamento economico complessivo dei contratti nazionali, come prevede la nuova disciplina sul salario giusto. Si premierebbe la contrattazione, e non la sua elusione.

La seconda riguarda l'IRPEF. Il taglio della seconda aliquota al 33 per cento ha aiutato la fascia tra 28 e 50 mila euro, ma il beneficio del cuneo fiscale si esaurisce a 40 mila, e nel tratto in cui si riduce produce aliquote marginali effettive più alte di quelle nominali. Accompagnare quel décalage fino ad almeno 50 mila euro renderebbe il sistema più lineare e restituirebbe al ceto medio dipendente ciò che l'inflazione gli ha sottratto. Andrebbe affiancato da un meccanismo automatico di adeguamento di scaglioni e detrazioni all'inflazione, almeno quando questa supera il 2 per cento, così da neutralizzare il drenaggio invece di compensarlo a intermittenza.

La terza riguarda chi vive di salari poveri. Oggi la no tax area per il lavoro dipendente si ferma a 8.500 euro, una soglia che l'inflazione degli ultimi anni ha eroso. Portarla ad almeno 12 mila euro sarebbe un segnale concreto, coerente con la legge sul salario giusto, che affida ai contratti nazionali il compito di garantire una retribuzione adeguata. Non avrebbe senso chiedere ai contratti di alzare i minimi e lasciare che il fisco ne assorba una parte proprio sui redditi più bassi. Per chi resta comunque sotto la soglia, e non beneficia dei tagli d'imposta, servono strumenti che arrivino in busta paga, come crediti rimborsabili. Allo stesso modo, il riordino delle detrazioni promesso all'Europa, una riduzione del 15 per cento rispetto al 2019, dovrebbe partire dai redditi più alti e risparmiare spese sanitarie, figli e abbonamenti al trasporto pubblico. Quanto all'invito europeo a ridurre le agevolazioni sull'IVA, toccare le aliquote ridotte sui beni essenziali significherebbe colpire proprio le famiglie che l'inflazione ha già colpito di più.

Restano le coperture, che sono il vero banco di prova. Il documento indica obiettivi ambiziosi di recupero dell'evasione, più 5 per cento entro il 2027 e più 10 entro il 2029, insieme alla riduzione dei sussidi dannosi per l'ambiente e all'aggiornamento del catasto. Sono risorse strutturali. Destinarne una quota certa, per legge, alla riduzione del prelievo sul lavoro darebbe credibilità all'intero impianto.

Le critiche, a questo punto, sono soprattutto di metodo. Un documento che rinvia tutte le scelte fiscali lascia senza risposta proprio i redditi che hanno pagato l'inflazione. Le misure più utili ai lavoratori sono state costruite come temporanee. E la raccomandazione europea di quest'anno non cita più la riduzione del cuneo, che rischia così di uscire dall'agenda proprio quando servirebbe consolidarla.

Nessuna di queste proposte richiede una rivoluzione. Richiede che nella manovra il lavoro dipendente, che garantisce gran parte del gettito IRPEF, abbia lo stesso peso che ha nelle entrate. ■

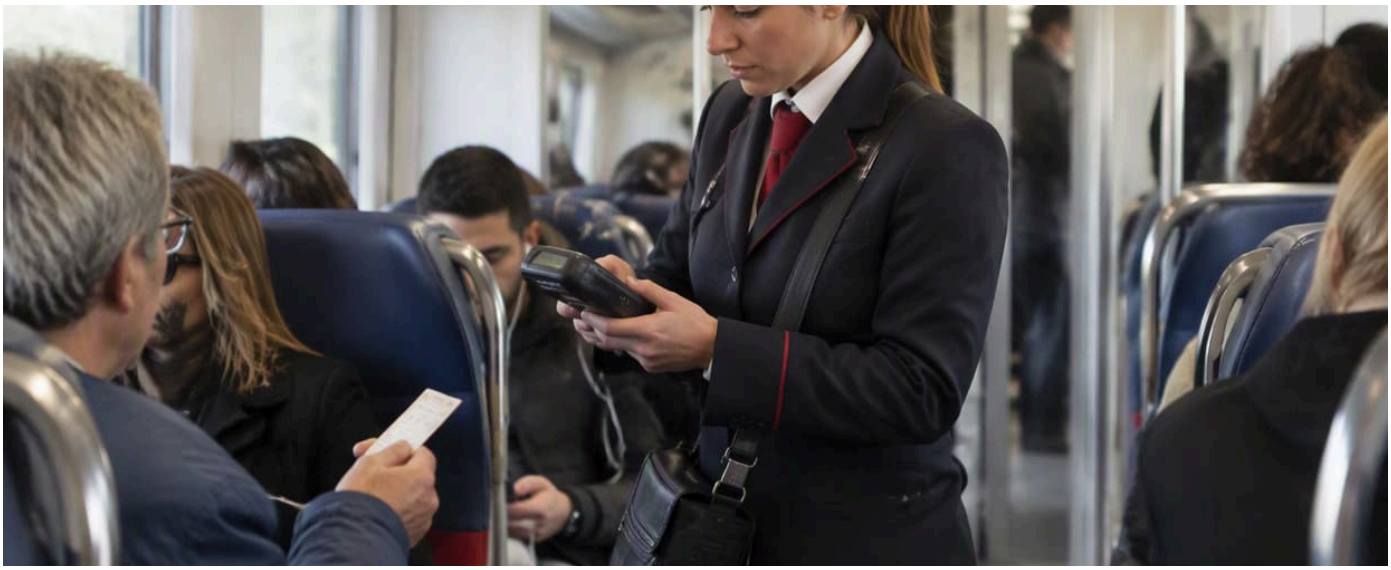
«Allo stesso modo, il riordino delle detrazioni promesso all'Europa, una riduzione del 15 per cento rispetto al 2019, dovrebbe partire dai redditi più alti e risparmiare spese sanitarie, figli e abbonamenti al trasporto pubblico.»

ATTUALITÀ

Isopensione, la porta d'uscita si apre anche per i contributivi

Ha cominciato a lavorare nel 1996, quindi la sua pensione sarà calcolata interamente con il sistema contributivo, sulla base di quanto ha versato e non delle ultime retribuzioni.

DI REDAZIONE



Immaginiamo un capotreno di sessant'anni. Ha cominciato a lavorare nel 1996, quindi la sua pensione sarà calcolata interamente con il sistema contributivo, sulla base di quanto ha versato e non delle ultime retribuzioni. La sua azienda sta riorganizzando i servizi e gli propone di uscire qualche anno prima della pensione, accompagnato da un assegno. Fino a pochi giorni fa, per lui quella porta era di fatto chiusa. Con la circolare Inps n. 104 del 2026, condivisa con il ministero del Lavoro, si è aperta.

Per capire perché, conviene partire dallo strumento. L'isopensione, introdotta dalla riforma del 2012, consente alle aziende con più di quindici dipendenti di accompagnare alla pensione i lavoratori a cui mancano pochi anni. Serve un accordo sindacale, e il costo è interamente a carico del datore di lavoro, che paga ogni mese un assegno pari alla pensione già maturata e versa all'Inps i contributi fino al pensionamento, garantendo il tutto con una fideiussione. La durata ordinaria è di quattro anni, portata a sette per le uscite che decorrono entro il 2026. Accanto all'isopensione esiste l'assegno straordinario dei fondi di solidarietà bilaterali, lo strumento più usato in settori come il credito o il trasporto ferroviario, che può durare fino a cinque anni.

Il problema riguardava chi ha il primo contributo successivo al 1995. Per questi lavoratori la legge non chiede soltanto un'età e un numero di anni di contributi. Chiede anche che la pensione raggiunga un importo minimo. Per la pensione di vecchiaia, a 67 anni con almeno vent'anni di contributi, l'assegno deve essere almeno pari all'assegno sociale, oggi 546,24 euro al mese. Per la pensione anticipata contributiva, a 64 anni con vent'anni di contributi effettivi, deve valere almeno tre volte l'assegno sociale, cioè 1.638,72 euro, soglia ridotta per le donne con figli. Dal 2030 il moltiplicatore salirà a 3,2 volte.

> ***«Tre volte l'assegno sociale, e dal 2030 3,2 volte, sono una barriera alta per chi ha avuto carriere discontinue, periodi di part-time o salari modesti.»***

La difficoltà era tutta qui. Un accompagnamento dura anni, e nessuno può sapere con certezza, al momento dell'uscita, se la pensione futura supererà la soglia, perché l'assegno sociale cambia nel tempo e la pensione dipende anche dalla rivalutazione dei contributi. Nel dubbio, gli strumenti di esodo restavano preclusi proprio ai contributivi. L'Inps ha sciolto il nodo con un'analisi statistico-attuariale. Se la soglia è raggiunta il giorno dell'uscita, è ragionevole ritenere che lo sarà anche quando scatterà la pensione. La verifica si fa dunque una volta sola, all'inizio, calcolando la pensione con i contributi maturati fino a quel giorno e con il

coefficiente di trasformazione corrispondente all'età del lavoratore. Le istruzioni valgono subito per l'isopensione. Per l'assegno straordinario dovranno deliberare i comitati dei singoli fondi.

È una buona notizia, e lo è per ragioni concrete. I lavoratori interamente contributivi oggi sono ancora pochi tra quelli vicini alla pensione, ma nel prossimo decennio diventeranno la normalità. Senza questo chiarimento, la principale leva negoziale per gestire riorganizzazioni e ricambi generazionali sarebbe diventata inutilizzabile proprio quando serviva di più. Inoltre, la verifica anticipata dà certezza a tutti. Il lavoratore sa fin dall'inizio se ha diritto, l'azienda sa quanto spende, il sindacato può costruire un accordo su basi solide.

Restano però alcuni limiti, che è giusto mettere sul tavolo.

Il primo riguarda la soglia d'importo. Tre volte l'assegno sociale, e dal 2030 3,2 volte, sono una barriera alta per chi ha avuto carriere discontinue, periodi di part-time o salari modesti. In un comparto come i trasporti, dove convivono profili molto diversi, il rischio è che possa uscire con l'accompagnamento solo chi ha avuto retribuzioni piene, e che restino esclusi proprio i più fragili.

Il secondo riguarda la fonte. La soluzione arriva da una circolare, fondata su valutazioni statistiche. È un passo avanti pratico, ma la certezza giuridica di chi lascia il lavoro per sette anni meriterebbe una norma di legge, che chiarisca anche cosa accade se, al momento della pensione, l'importo risultasse inferiore alla soglia.

Il terzo riguarda la durata. I sette anni valgono per le uscite che decorrono entro il 2026, e dopo la durata torna a quattro anni. Senza una proroga nella prossima legge di bilancio, gli accordi già in discussione rischiano di diventare più difficili, e i requisiti per la pensione si spostano in avanti con l'aumento della speranza di vita, a 67 anni e un mese nel 2027 e a 67 anni e tre mesi nel 2028.

Il quarto è di prospettiva. Le raccomandazioni europee chiedono all'Italia di trattenere al lavoro più a lungo i lavoratori anziani. Gli strumenti di esodo vanno quindi difesi per quello che devono essere, cioè strumenti di ricambio e non di semplice espulsione. Per questo andrebbero legati a nuove assunzioni, con un rapporto chiaro tra uscite ed entrate, e accompagnati da regole specifiche per le mansioni gravose, come la condotta dei treni, dove la soglia d'importo dovrebbe essere più bassa.

La circolare Inps scioglie un nodo tecnico che rischiava di bloccare l'isopensione proprio quando servirà di più. Spetta ora alla legge e alla contrattazione completare il lavoro.

«In un comparto come i trasporti, dove convivono profili molto diversi, il rischio è che possa uscire con l'accompagnamento solo chi ha avuto retribuzioni piene, e che restino esclusi proprio i più fragili.»

ATTUALITÀ

25 Anni dalla tragedia di Linate: ricordare le vittime, non dimenticare le lezioni

Una pagina buia dell'aviazione mondiale che ha cambiato il modo di intendere la sicurezza.

DI STEFANO FRANCUCCI



Una pagina buia dell'aviazione mondiale che ha cambiato il modo di intendere la sicurezza.

Oggi il ricordo delle 118 vittime deve essere anche un monito: la sicurezza non può mai essere data per acquisita. Sono trascorsi 25 anni dalla tragedia di Linate, uno degli incidenti più drammatici della storia dell'aviazione italiana e una delle pagine più buie dell'aviazione mondiale. Il bilancio di quel tragico 8 ottobre 2001 fu di 118 vittime.

Numeri che, a distanza di un quarto di secolo, non possono diventare soltanto una statistica. Dietro quei numeri c'erano persone, famiglie, vite spezzate e una ferita che ancora oggi appartiene alla memoria collettiva del mondo dell'aviazione. Ma ricordare Linate significa anche ricordare ciò che quell'incidente ha insegnato. Se è vero che l'uomo impara dai propri errori, anche il sistema dell'aviazione, in quel momento, ha saputo trasformare quella tragedia in una spinta al cambiamento.

Le criticità emerse all'epoca— dalla mancanza di un adeguato sistema di sorveglianza del movimento al suolo, alle procedure di bassa visibilità, fino all'assenza di sistemi efficaci di prevenzione delle incursioni di pista — hanno contribuito a cambiare profondamente l'approccio alla sicurezza aeroportuale.

«A 25 anni da quel giorno, quindi, onorare le 118 vittime significa anche non smettere di investire nella sicurezza.»

Da quel giorno il sistema ha compreso che era necessario cambiare pagina. Sono stati sviluppati nuovi strumenti, nuove procedure e nuovi standard di sicurezza. Ma la sicurezza, soprattutto nell'aviazione, non è un traguardo raggiunto una volta per tutte.

È un processo che deve essere continuamente alimentato, verificato e aggiornato. Per questo, a 25 anni da Linate, il ricordo delle vittime deve accompagnarsi a una riflessione sul presente e, soprattutto, sul futuro. Perché la memoria ha un valore soltanto se diventa consapevolezza. La mente umana, nel lungo periodo, tende inevitabilmente ad allontanare il ricordo degli eventi più drammatici.

È proprio per questo che ricorrenze come quella di oggi assumono un significato particolare: servono a ricordarci che i margini di sicurezza conquistati non possono essere considerati acquisiti per sempre. Il sistema deve continuare a investire in tecnologia, infrastrutture, formazione e, soprattutto, nelle persone che ogni giorno garantiscono il funzionamento della macchina dell'aviazione.

I controllori del traffico aereo conoscono bene questa responsabilità.

Operano ogni giorno con la consapevolezza che, nel loro lavoro, l'errore può avere conseguenze enormi e che la sicurezza dipende dalla capacità del sistema di mantenere adeguati margini di protezione anche quando qualcosa non va secondo quanto previsto.

La fatalità è una cosa. La sicurezza, invece, richiede che i margini di tutela del sistema siano costantemente preservati e adeguati all'evoluzione delle operazioni. È proprio su questo principio che il sindacato ritiene necessario mantenere alta l'attenzione.

Ogni investimento, ogni scelta organizzativa, ogni aggiornamento infrastrutturale e ogni evoluzione delle procedure devono essere valutate anche in funzione della capacità del sistema di continuare a garantire elevati standard di sicurezza, soprattutto in un contesto caratterizzato da una crescente complessità e da volumi di traffico sempre più elevati.

Perché la sicurezza non è un elemento statico: va continuamente alimentata, verificata e rafforzata. Linate ci ha insegnato che la sicurezza non può dipendere dalla speranza che tutto funzioni sempre perfettamente. Un sistema realmente sicuro deve essere progettato affinché anche l'errore umano, l'imprevisto o la concatenazione di più fattori non si trasformino in una tragedia.

A 25 anni da quel giorno, quindi, onorare le 118 vittime significa anche non smettere di investire nella sicurezza.

Significa avere il coraggio di guardare avanti senza dimenticare ciò che è accaduto. Significa mettere le persone, la tecnologia e l'organizzazione nelle condizioni di svolgere il proprio lavoro con i più elevati margini di sicurezza possibili.

E significa ricordare, ogni giorno, che nel mondo dell'aviazione la sicurezza non è mai conquistata una volta per tutte. È una responsabilità che va rinnovata ogni giorno.

**Segretario Nazionale Dipartimento Trasporto Aereo FAST Confsal*

«E significa ricordare, ogni giorno, che nel mondo dell'aviazione la sicurezza non è mai conquistata una volta per tutte.»

ATTUALITÀ

Transiberiana d'Italia, il treno storico urta il cantiere sotto il cavalcavia

Un operaio ferito in modo non grave, illesi viaggiatori e personale.

DI REDAZIONE



Un operaio ferito in modo non grave, illesi viaggiatori e personale. La frenata del macchinista ha ridotto l'impatto a pochi chilometri orari. Restano da chiarire autorizzazioni e coordinamento con la ferrovia

Poteva finire in tragedia ed è finita con un ferito non grave e un convoglio di turisti riaccompagnato a Sulmona. Nel pomeriggio di sabato 10 ottobre il treno storico della Sulmona–Carpinone, la linea che il turismo ferroviario ha ribattezzato Transiberiana d'Italia, ha urtato all'altezza di località Palaghiaccio – Roccaraso – la piattaforma di un mezzo impegnato nella manutenzione di un cavalcavia stradale che sovrappassa i binari.

«Un piano di sicurezza sulla carta non basta se chi sale sul cestello non sa che sotto di lui, quel sabato, può passare un treno.»

Le immagini scattate subito dopo raccontano la dinamica meglio di molte parole. Sull'impalcato è fermo un autocarro attrezzato per i lavori sottoponte, il cui braccio articolato scavalca il parapetto e porta la passerella di lavoro sotto la soletta, esattamente sopra la sede ferroviaria. I teli di protezione per la verniciatura pendono fin quasi al binario. La locomotiva diesel in livrea d'epoca verde e castano, in testa a un convoglio di carrozze storiche, si è infilata sotto il ponte e ha incontrato la struttura metallica, che si è piegata sul tetto della cabina di guida e lungo la cassa.

Secondo quanto riferito da fonti ferroviarie, l'urto è avvenuto a circa 5 km/h. Il personale di condotta ha avvistato l'ostacolo e frenato in tempo utile, evitando conseguenze ben diverse. Nessun ferito tra viaggiatori e personale di bordo. È rimasto ferito, in modo non grave, un operatore della ditta esterna incaricata di riverniciare il sottopasso, che si trovava sulla piattaforma al momento dell'impatto. Sul posto sono intervenuti vigili del fuoco, carabinieri e soccorso sanitario, mentre i passeggeri sono stati riportati a Sulmona.

A rendere l'episodio più serio è proprio il contesto. La Sulmona–Carpinone è sospesa al servizio ordinario e vive dei soli treni turistici, che la percorrono quasi esclusivamente nei fine settimana. Una linea con pochissime circolazioni, dunque, e per questo del tutto prevedibile. Sarebbe stato semplice programmare i lavori nei giorni senza treni, oppure concordarli con il gestore dell'infrastruttura in regime di interruzione. Il cantiere era invece operativo mentre il convoglio era in viaggio.

Ogni intervento su un'opera che scavalca la ferrovia, quando mezzi o persone possono invadere lo spazio destinato alla circolazione, richiede una valutazione dei rischi che consideri quell'interferenza e un coordinamento preventivo con RFI. Il testo unico sulla

sicurezza, il D.Lgs. 81/2008, chiede inoltre che la formazione sia facilmente comprensibile e, per i lavoratori stranieri, preceduta dalla verifica della conoscenza della lingua in cui viene impartita. Un piano di sicurezza sulla carta non basta se chi sale sul cestello non sa che sotto di lui, quel sabato, può passare un treno.

Gli accertamenti dovranno quindi rispondere ad alcune domande. Perché un intervento su un ponte che sovrappassa la ferrovia è stato eseguito proprio in un giorno di circolazione, su una linea percorsa dai treni solo nel fine settimana? Il gestore dell'infrastruttura e l'impresa ferroviaria che effettua il servizio turistico erano stati informati del cantiere? Esisteva un'autorizzazione e, in caso affermativo, prevedeva l'interruzione della linea o specifiche misure di protezione? La valutazione dei rischi della ditta teneva conto della circolazione ferroviaria, e chi lavorava sulla piattaforma era stato messo in condizione di riconoscere il pericolo?

Questa volta il bilancio è contenuto grazie alla prontezza di chi era in cabina. Un sistema di prevenzione degno di questo nome, però, non dovrebbe affidare a un'ultima frenata il compito di rimediare a ciò che non è stato previsto prima.

«Ogni intervento su un'opera che scavalca la ferrovia, quando mezzi o persone possono invadere lo spazio destinato alla circolazione, richiede una valutazione dei rischi che consideri quell'interferenza e un coordinamento preventivo con RFI.»

ATTUALITÀ

Altro che presentazione!

Sì è svolta al CIFI la presentazione del libro "Diario di un riformista" (Giuffrè Editore) di Cesare Vaciago.

DI ENRICO SCIARRA



Sì è svolta al CIFI la presentazione del libro "Diario di un riformista" (Giuffrè Editore) di Cesare Vaciago.

La sala era piena e affollata dai 60anni in su fino ai 90 ed oltre.

L'evento era articolato in due sessioni.

Non c'era uno spirito da reduci, né nostalgia, tutt'altro. c'era la lucidità fatta da un mix di esperienza e competenza.

> ***«La sala era piena e affollata dai 60anni in su fino ai 90 ed oltre.»***

Nelle due sessioni si sono udite parole comprensibili, chiare, lucide e dirette pronunciate da buoni maestri.

Ha parlato un grande ferroviere come l'Ing. Rizzotti che ha ricostruito con precisione e storicizzato l'arrivo di Schimberni e Vaciago nelle Ferrovie dell'epoca.

Un grande ferroviere, sempre con lo stile e i modi del Ferroviere nelle relazioni e nell'operato.

Vaciago il più atteso, come ha detto l'ex Sindaco Rutelli "ha parlato solo 20 secondi", lo ha fatto solo per dare continuità degli interventi dei relatori delle due sessioni.

Vaciago aveva già parlato con il libro, che merita di essere letto.

Era la terza presentazione dopo Milano, Torino, non poteva mancare Roma, si tratta delle città dove Vaciago ha lasciato un segno di diversa entità e natura.

Se esistesse il romanometro per misurare la colleganza e l'amore per questa città Vaciago avrebbe 50 e non ci sarebbe paracetamolo in grado di abbassarlo.

Nella riunione si è capito, si è sentito il meglio di cui sono capaci i vecchi (uso il termine che descrive pienamente e giustamente il senso della storia e della vita che non è in uso nei salotti dove si preferisce anziani o diversamente giovani).

I buoni maestri erano highlander un po' acciaccati dal tempo ma lucidi e forti.

Era comunque un momento con un grande futuro dietro le spalle

Rutelli ha avuto ragione di rivendicare i risultati della sua giunta nella mobilità e nello sviluppo del sistema ferroviario.

Poteva dire che le Ferrovie e i ferrovieri durante la sua sindacatura avevano realizzato, in soli 18 mesi, una ferrovia tutta nuova (la FM 3) che scambiava con la Metro A e che elettrificata arrivava a Viterbo.

Dopo non c'è stato nulla e la commissione nominata per verificare le realizzazioni dell'Accordo di Programma del 2000 (tra Regione Comune ed FS) composta da Poidomani, Mazzamurro e Ciccone certificò che la

percentuale di realizzazioni era uguale a quella dell'astensione alle recenti elezioni.

L'ultimo intervento è stato, di Ercole Incalza, che ha esordito rimproverando, con gentile arguzia, Rutelli e Vaciago per non aver detto nulla "della vera rivoluzione che avevano fatto: aver scoperto e affermato il ruolo urbano e urbanistico della ferrovia e aver fatto il Metrebus".

In un pomeriggio dedicato al "Diario di un riformista" il termine rivoluzione è risuonato più volte

Per l'integrazione tariffaria a zone Metrebus si può parlare di moto rivoluzionario o qualcosa di simile, fu una realizzazione straordinaria che indicò la via del cambiamento. Ma quella realizzazione fu possibile grazie a Necci, Rutelli, Tocci, Vaciago, Sciarrone e a quelli che Vaciago formò e ispirò 40 anni fa.

L'Ing. Giuseppe Sciarrone da Presidente del Consorzio Metrebus oltre alla competenza e alla disponibilità dette prova di intelligenza relazionale e infinita pazienza nel trattare con certi rappresentanti delle Aziende Consorziate più fumantini che capaci.

Gli orari cadenzati delle FM (Ferrovie Metropolitane un nome che entrava diretto nella memoria come le frequenze radiofoniche inutilmente dismesso e cambiato), realizzati a Roma su RM 1 e RM 2 furono un altro moto rivoluzionario.

Questi due moti, realizzazioni buone e riuscite che hanno resistito alla "reazione", in questi anni sono stati evocati e hanno avuto tanti tentativi di paternità autodichiarate e posticce, nemmeno lontanamente credibili come putative.

Siccome i grandi e buoni maestri hanno parlato della storia dei trasporti a Roma, i nomi di chi fece Metrebus (lavoratori delle tre Aziende integrate (FS, Cotral e Atac) sono scritti nella Delibera istitutiva dell'integrazione tariffaria a zone e quelli di chi lavorò agli orari cadenzati sono reperibili nei verbali degli incontri tra la Direzione Lazio di Trenitalia e i tecnici dell'Assessorato Mobilità del Comune di Roma e poi sono impressi bene nella memoria di chi ci lavorò.

Il TPL del Paese deve molto a Vaciago, la Divisione Trasporto Locale di FS rappresentò, pianifico e organizzo il D Day del trasporto locale un vero sbarco su una spiaggia più pericolosa di Omaha Beach (infestata da debiti e corruzione) per riorganizzare e risanare le ferrovie concesse e integrare l'ultimo miglio fino alla gestione per il risanamento di Atac e Cotral

Due cose hanno colpito i presenti che potremmo considerare informati dei fatti, Rutelli che ha definito "svalvolati" chi si oppose all'Alta Velocità. È stato ricordato il capolavoro di mediazione di Necci che con l'Alta Capacità (che significava il coinvolgimento delle merci) fece procedere il progetto e i lavori.

Il sindacalista Romeo, intervenendo ha scandito che "non funziona e non ha mai funzionato", viene da chiedersi su quale poltrona o strapuntino di potere riposano oggi gli svalvolati dell'epoca.

L'Ing. Rizzotti parlando delle trattative con Vaciago ha usato la categoria della "teatralità": verissimo.

Le trattative con Cesare non erano cinema ma teatro.

Nel cinema ci sono il ciak, c'è il montaggio, le scene si possono tagliare e ripetere, poi qualcuno aggiunge la colonna sonora.

Le trattative a cui partecipai erano teatro, tutto dal vivo e senza mimetizzazioni, il rumore del tavolaccio del palcoscenico del teatro era riprodotto dai gran cazzotti che a volte piombavano sul piano del tavolo della trattativa, nel fumo passivo di centinaia di Gauloises che si subiva.

Sembra che Vaciago abbia ingaggiato un suo personalissimo impegno per smentire i cantautori.

Prima con Bennato sulle Poste e le Ferrovie poi con

Ligabue che in Happy hour cantava (riprendendo un aforisma di Pitigrilli) "nasci da incendiario muori da pompiere", Vaciago, in due minuti, in risposta ad una domanda della giornalista moderatrice, con poche battute sulle priorità dei Nodi ferroviari metropolitani e il ponte sullo stretto, ha dimostrato che si può rimanere un riformista incendiario anche in età avanzata.

Vaciago tanti anni fa scrisse "Le regole del buon capo "(che riporta in sintesi appendice nel libro), si potrebbe testimoniare sull'esercizio delle regole, e prima ancora sugli insegnamenti: studio permanente, formazione, motivazione, innovazione e soprattutto il lavoro militante.

Sul "Caso Atac-Cotral" (pag. 39) si potrebbero scrivere molte più pagine ma fa piacere che Cesare, nella essenzialità, abbia ricordato una iniziativa svolta al Borghetto Flaminio nell'ex Deposito Atac, una serata contro l'evasione tariffaria e per la vendita degli abbonamenti e dei biglietti con tutte le comunità di immigrati a Roma. Era stata costruita con l'aiuto e la collaborazione di Don Di Liegro era nata nel più coerente spirito vaciaghiano: conoscere, affrontare, ingaggiare, motivare, comunicare, coinvolgere, trasformare e realizzare.

Convinti che le sanzioni o il penale non bastassero a risolvere il problema dell'evasione tariffaria si lavorò, con tutte le comunità di immigrati a Roma in decine di incontri nei quali si spiegava il Metrebus, si affermava che bus, metro e treni non erano gratis e che l'abbonamento e il biglietto dovevano essere acquistati sempre prima di salire a bordo.

Quella fu una vera festa come racconta nel libro, e in quella festa coloratissima organizzai l'incontro tra Cesare e Don Di Liegro.

Il gigante in blu con la solita elegantissima cravatta di ordinanza sorrise e tese la mano all'uomo in divisa grigio scuro che lo faceva ancora più piccolo, una calorosa stretta di mano alla Vaciago che poteva sganciare il braccio dalla spalla del Don.

Quella era un'altra bellissima Roma coraggiosa e meno nevrotica.

Abbiamo attraversato un periodo straordinario, avendo il privilegio di imparare da maestri straordinari, ma i moti rivoluzionari sono finiti, la reazione ha vinto, gli insegnamenti in gran parte dispersi e/o mutati.

I deretani di pietra sono tornati, la politica non va più ad imparare dai relatori e riformisti che si sono avvicendati durante la presentazione, la deficienza naturale si somma a quella artificiale.

Oggi nel copione prevale una politica miope che ordina a sempre più plaudenti esecutori e cortigiani.

Così nonostante le metafore di anelli ferroviari da Disneyland, fatte da Rutelli nel corso del suo intervento, che conosce e scrive in modo mirabile dei segreti di Roma, l'ex sindaco, non parla di un fatto che non è più un segreto ma una verità vera e cioè che Roma non avrà la chiusura dell'anello ferroviario, dopo 50 anni di discussioni, ipotesi, progetti e propaganda.

Una volta si diceva il treno è passato a significare un'occasione perduta, si può dire che la cometa che indicava la "rivoluzione" ferroviaria è passata e in alto, appena sotto le nuvole, è rimasta solo la congiunzione, ai diversi livelli, di politici senza visione e certi dirigenti esecutori diligenti come camerieri.

Trasferire il testimone ai giovani, promuovere i giovani, ripartire dagli under 30, consegnare le esperienze per incoraggiare a liberarsi dalla omologazione, per questo sono preziosi e indispensabili i buoni maestri e i vecchi. Questo deve diventare un paese per giovani visto che tende a non esserlo di giovani.

Un ministro passa e a volte senza ritardi sulla tabella, le Ferrovie rimangono e certi ferrovieri sono per sempre.

Il merito non è la somma di nozioni e non si tratta come le massime dei cioccolatini, il merito non è terreno di propaganda, il merito si costruisce con il lavoro, l'autonomia, la solidarietà di squadra, il coraggio e la fatica.

I valori aziendali possono essere eclissati da venditori parvenu di PC, auto, motorini, mutande ecc. ecc., come accaduto in passato, ma quei valori aziendali si possono riaccendere e produrre cambiamento e cambiamenti.

È stata una bella presentazione di un Diario utile da leggere. Nessuno è reduce o si senta tale, tutti sono ancora, nelle diversità che si sono mantenute nel tempo, virus di cambiamento.

L'unico moto da reduce del D Day dello sbarco della Divisione Trasporto Locale è questo: ricordare alcuni amici e colleghi che non ci sono più per ricordare tutti: Willy Montagnoli, Stefano Bernardi, Luciano Covi, Domenico Longaretti, Domenico Mazzamurro...

«Trasferire il testimone ai giovani, promuovere i giovani, ripartire dagli under 30, consegnare le esperienze per incoraggiare a liberarsi dalla omologazione, per questo sono preziosi e indispensabili i buoni maestri e i vecchi.»

ATTUALITÀ

Interporti, la Legge c'è ma resta sulla carta: il Governo fermi l'inerzia

A quasi un anno dall'approvazione della legge quadro, mancano ancora i principali decreti attuativi.

DI REDAZIONE



Interporti nazionali: infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale, ma dimenticate

A quasi un anno dall'approvazione della legge quadro, mancano ancora i principali decreti attuativi. A rischio lo sviluppo dell'intermodalità e il rilancio del trasporto ferroviario merci. Chiesto un incontro urgente al MIT e un cronoprogramma pubblico degli interventi.

Abbiamo scritto molte volte nei nostri documenti e nelle nostre note della necessità di monitorare l'implementazione dei provvedimenti legislativi e di valutarne l'effettiva attuazione e misurarne gli impatti. Altrettante volte abbiamo sollevato l'urgenza di riformare la materia degli interporti nazionali, la cui ultima legge quadro datava 1990, definendone un quadro regolatorio preciso e di sviluppo programmatico aggiornato, differenziandone le funzioni rispetto a molte piattaforme logistiche private, intermodali e non, valorizzando appieno le caratteristiche a supporto del trasporto intermodale e le funzioni e i servizi logistici offerti all'interno di tali nodi.

Abbiamo quindi apprezzato, come già evidenziato in IVC 2025, l'approvazione della Legge 13 novembre 2025, n. 177 – Legge quadro in materia di interporti, che riconosce finalmente all'art. 1 gli interporti quali *"infrastrutture strategiche per lo sviluppo e per la modernizzazione del Paese e di preminente interesse nazionale"*, sottolineando comunque importanti criticità che secondo noi dovrebbero essere poste in revisione quanto prima. Tra queste:

- La mancanza, tra i requisiti essenziali di definizione di interporto, dell'apertura del terminal ferroviario in maniera non discriminatoria a tutti gli operatori ed utilizzatori, applicando tariffe trasparenti e non discriminatorie;
- La dubbia utilità del "Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica" che appare superfluo e non efficace rispetto alle reali esigenze di pianificazione e programmazione del comparto;
- La quantomeno dubbia funzione del "Piano generale per l'intermodalità" quale piano sotto-settoriale in un quadro pianificatorio trasportistico nazionale vigente che ha visto l'abrogazione della previsione del Piano generale dei Trasporti e della Logistica con il D.Lgs. 36/2023 e che continua a produrre sotto-piani settoriali a silos (dal "Piano nazionale aeroporti (PNA) 2035" al "Documento strategico pluriennale della mobilità (DSPM) ferroviaria di passeggeri e merci" all'istituendo "Piano nazionale di interventi per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo di interesse generale e di rilevanza internazionale e nazionale").

- L'incomprensione di come sia stata definita la soglia massima di 30 interporti di rilevanza nazionale, che non trova fondamento metodologico in nessuna analisi finora condotta e che al massimo sarebbe dovuta risultare dal "Piano per l'intermodalità" citato
- La necessità di eliminare le disposizioni dell'art 5 comma 2 del testo di legge che prevederebbe l'eventualità per gli interporti "virtuosi" di dover investire nella realizzazione di nuovi nodi e di adeguare quelli esistenti, sulla base delle decisioni del Governo centrale ma con risorse economiche proprie
- La limitatezza sia quantitativa che di copertura pluriennale di spesa degli stanziamenti finanziari nazionali previsti per i progetti di realizzazione e sviluppo degli interporti (25 Mln e solo per il 2025-2027).

Tutto ciò premesso, e di fronte ad una situazione congiunturale che vede secondo Fermerci il comparto ferroviario merci nazionale in crisi da ormai 4 anni con un calo stimato nel primo semestre 2026 su analogo periodo del 2025 del -8,1%, i decreti attuativi delle nostre infrastrutture intermodali strategiche di preminente interesse nazionale sono fermi al palo.

Con ordine:

- L'11 marzo 2026, secondo l'art. 4 della Legge 177/2025, avrebbe dovuto essere pubblicato un regolamento del MIT per la definizione della composizione, organizzazione, funzionamento e disciplina amministrativo-contabile del Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica. Pur contestandone l'utilità, la legge ne fa il passaggio obbligato di quasi tutti gli atti attuativi e la sua mancata costituzione blocca l'intera filiera. Decreto non pervenuto;
- Sebbene la Legge non preveda un termine netto per l'emanazione del "Piano generale per l'intermodalità", uno o più decreti del MIT devono provvedere alla ricognizione degli interporti esistenti e in corso di realizzazione entro l'11 dicembre 2026; servono peraltro il parere del Comitato, non ancora costituito, e il passaggio in Conferenza unificata. A sei settimane dal termine non c'è traccia dei decreti.
- L'art. 6, comma 3 della Legge 177/2025 prevedeva entro l'11 febbraio 2026 l'emanazione del Regolamento MIT-MEF sulle modalità e procedure di finanziamento delle risorse stanziate a favore degli interporti con la Legge stessa (25 Mln €) previa intesa in Conferenza unificata: non pervenuto. Collegato a questo (da approvare entro 60 giorni dal decreto MIT-MEF), un Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti dovrebbe individuare, in ordine di priorità, i progetti da finanziare, garantendo che gli interporti non siano più di 30.

La mancanza dei provvedimenti attuativi della norma è comunque coerente con lo (non) stato di avanzamento degli alti atti previsti dal testo di legge senza termini e scadenze specifiche: l'elenco dei soggetti gestori degli interporti sempre con decreto del MIT (art. 1 comma 7) e l'individuazione di nuovi interporti o di interventi di potenziamento, anche qui con decreto del MIT di concerto con il MASE (art. 2 comma 4). Tutti non pervenuti.

A rendere ancora più coerente la fotografia, non risultano ancora avviati al MIT i lavori per la redazione dell'analisi obbligatoria prevista dall'art. 36 del Regolamento TEN-T (UE) 2024/1679, che richiede agli Stati membri entro il 19 luglio 2027 di realizzare uno studio di mercato volto a identificare i principali flussi di traffico e i terminali intermodali esistenti, a valutare il fabbisogno di nuovi terminal merci multimodali (quindi anche interporti) e a corredare tali risultanze nell'eventuale successiva elaborazione del Piano d'Azione per lo sviluppo della relativa rete. Anche qui, attività non avviate e non pervenute.

Se veramente il sistema dei trasporti nazionale vuole accelerare sul trasporto intermodale terrestre come si sente spesso nei convegni di settore; se effettivamente si vuole invertire il trend negativo del trasporto ferroviario merci degli ultimi anni; se concretamente si vogliono capitalizzare gli ingenti investimenti sul comparto ferroviario spesi in questi ultimi anni del PNRR; e se realmente gli interporti sono infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale come dettato dal testo normativo, questa inerzia del dicastero competente è assolutamente inaccettabile e l'iter dei provvedimenti attuativi di secondo livello deve partire con estrema urgenza. Per questo motivo chiediamo un incontro urgente al MIT in cui venga presentato un cronoprogramma pubblico degli atti attuativi da implementare da qui ai prossimi mesi.

Anche perché da questi decreti dipende il mondo del lavoro della logistica, dell'autotrasporto, degli MTO, delle imprese ferroviarie, del magazzinaggio, della movimentazione merce, delle imprese di costruzione e delle aziende di servizi correlati. E questo mondo non può aspettare o dipendere dalle inerzie altrui. ■

ATTUALITÀ

Toledo, quando la rete di sicurezza si spezza

Tamponamento sulla linea AV Madrid-Siviglia, decine di vittime in Castiglia-La Mancia.

DI REDAZIONE



Tamponamento sulla linea AV Madrid-Siviglia, decine di vittime in Castiglia-La Mancia. Cordoglio dei sindacati italiani, Multari (ALE e FAST-Confsal) chiede di esaminare l'intera catena della sicurezza

Erano le 8.54 di questa mattina quando, al chilometro 118 della linea ad alta velocità tra Madrid e l'Andalusia, nel tratto compreso tra Mora, Orgaz e Urda, in provincia di Toledo, un AVE di Renfe partito da Madrid per Siviglia ha tamponato il treno Iryo che lo precedeva sullo stesso binario e nella stessa direzione. L'urto ha fatto deragliare due carrozze del convoglio Iryo, finite lungo la scarpata. A bordo dei due treni viaggiavano complessivamente più di cinquecento persone, 147 sull'Iryo e 397 sull'AVE.

Il bilancio è ancora provvisorio. Nelle prime ore le cifre diffuse dalle diverse autorità e riprese dalla stampa spagnola sono salite rapidamente da una decina a diverse decine di vittime, con un numero di feriti molto elevato. Gli ospedali di Toledo, Ciudad Real e Alcázar de San Juan hanno sospeso gli interventi non urgenti e la circolazione ad alta velocità tra Madrid e l'Andalusia è stata interrotta.

«E tocca da vicino anche l'Italia, perché il convoglio Iryo coinvolto è un Frecciarossa ETR1000, lo stesso treno che ogni giorno corre sulla nostra rete.»

Sulla dinamica le prime ricostruzioni convergono su un punto. Secondo fonti riprese dalla stampa spagnola, circa mezz'ora prima dell'impatto il sistema di segnalamento principale della linea, l'LZB, era stato sospeso per un guasto e la circolazione era proseguita con un sistema alternativo. In quella fase diversi treni si erano fermati, e l'Iryo era ancora fermo quando l'AVE è sopraggiunto. Fonti governative citate dai media spagnoli parlano di un possibile errore umano nella gestione di quella situazione di emergenza, sottolineando però che si tratta di valutazioni preliminari e che nessuna responsabilità è stata accertata. Saranno le indagini a stabilire che cosa sia accaduto davvero e fare le necessarie conclusioni.

La ferita è tanto più profonda perché arriva sulla stessa linea che il 18 gennaio scorso, ad Adamuz, nella provincia di Cordova, era stata teatro di un altro grave incidente, con decine di morti. E tocca da vicino anche l'Italia, perché il convoglio Iryo coinvolto è un Frecciarossa ETR1000, lo stesso treno che ogni giorno corre sulla nostra rete.

Il cordoglio del mondo ferroviario italiano è stato immediato. In una nota unitaria FILT-CGIL, FIT-CISL, Uiltrasporti, UGL Ferrovieri, FAST-Confsal e ORSA Ferrovie hanno espresso vicinanza alle vittime, ai feriti e ai ferrovieri spagnoli, ribadendo che la sicurezza di chi viaggia e di chi lavora deve restare una priorità irrinunciabile.

Vincenzo Multari, vicepresidente di ALE, la Federazione europea dei sindacati dei macchinisti, e segretario nazionale del dipartimento mobilità terrestre della FAST-Confsal, ha rivolto un pensiero particolare ai colleghi del SEMAF, il sindacato dei macchinisti spagnoli con cui la FAST-Confsal condivide la guida di ALE. "Attenderemo con rispetto l'esito delle indagini", ha dichiarato, "ma non possiamo esimerci dal dire che parlare oggi di errore umano non chiude la questione, la apre. Le tecnologie presentate come capaci di supplire all'uomo devono garantire protezione proprio quando l'uomo sbaglia o il sistema principale va in avaria."



È in questo passaggio il senso più utile di una giornata di lutto. I moderni sistemi di controllo della marcia sono nati per una ragione precisa, sottrarre la sicurezza della circolazione alla fragilità del singolo gesto. Ogni innovazione tecnologica deve essere pensata, progettata e collaudata avendo la sicurezza come filo conduttore, e la sua affidabilità va misurata nei momenti in cui qualcosa non funziona, non soltanto nelle condizioni ideali descritte dalle schede di progetto. Le fasi di circolazione degradata, i guasti, i passaggi da un sistema all'altro sono esattamente i momenti in cui la tecnologia è chiamata a dimostrare la propria solidità.

La stabilità delle apparecchiature, la ridondanza dei sistemi, la formazione e il numero adeguato di chi governa la circolazione non sono voci da comprimere ma condizioni da garantire. Per questo, come ha ricordato Multari, è all'intera catena della sicurezza che bisognerà guardare, e non soltanto al suo ultimo anello.

«La ferita è tanto più profonda perché arriva sulla stessa linea che il 18 gennaio scorso, ad Adamuz, nella provincia di Cordova, era stata teatro di un altro grave incidente, con decine di morti.»



RUBRICA · 3 ARTICOLI

Lavoro & Diritto

Sentenze, norme e contratti che cambiano il lavoro nei trasporti, spiegati da chi li segue ogni giorno.

L'art. 28 dello Statuto dei lavoratori: storia, evoluzione e attualità · Il TFR resta retribuzione: le Sezioni Unite chiudono il contrasto sul Fondo di Tesoreria · 23 Ottobre 2026: l'intelligenza artificiale entra nei luoghi di lavoro. Ora qualcuno deve saperla guidare!

LAVORO & DIRITTO

L’art. 28 dello Statuto dei lavoratori: storia, evoluzione e attualità

La pronuncia era molto attesa, perché è la prima a confrontarsi con questo tema dopo la sentenza della Corte Costituzionale n. 156/2025, che ha profondamente ridisegnato l’accesso ai diritti sindacali in azienda.

DI FRANCESCO CINELLI



Con la sentenza n. 25184 del 10 settembre 2026 la Corte di Cassazione è tornata su uno dei temi più delicati del diritto sindacale: chi può promuovere il procedimento per la repressione della condotta antisindacale previsto dall’art. 28 dello Statuto dei lavoratori. La pronuncia era molto attesa, perché è la prima a confrontarsi con questo tema dopo la sentenza della Corte Costituzionale n. 156/2025, che ha profondamente ridisegnato l’accesso ai diritti sindacali in azienda.

Per coglierne la portata bisogna però fare un passo indietro. L’art. 28 è uno degli istituti più longevi e più usati del nostro diritto sindacale, e le decisioni più recenti si inseriscono in una storia lunga oltre cinquant’anni. Ho scelto quindi di costruire questo contributo come un piccolo percorso formativo. Partiamo dalle origini, attraversiamo le riforme e la giurisprudenza che hanno plasmato l’istituto, arriviamo agli ultimi approdi della Cassazione e chiudiamo con alcune indicazioni pratiche per chi fa sindacato.

Obiettivi del percorso

Conoscere l’origine e la ratio dell’art. 28 St. Lav. e la struttura del procedimento.

> ***«Infine la Corte ribadisce che il riscontro degli indici di nazionalità è un accertamento di fatto, riservato al giudice di merito e non sindacabile in legittimità se sufficientemente motivato.»***

Ripercorrere le modifiche normative che ne hanno cambiato l’applicazione.

Padroneggiare la nozione di condotta antisindacale e il requisito della «nazionalità».

Distinguere con precisione i titoli di legittimazione degli artt. 19 e 28, anche dopo C. Cost. n. 156/2025.

Tradurre i principi giurisprudenziali in scelte operative per le organizzazioni sindacali.

MODULO 1

Le origini: lo Statuto del 1970 e la ratio dell’art. 28

La L. 20 maggio 1970, n. 300 nasce con un obiettivo dichiarato: portare la Costituzione nei luoghi di lavoro. La libertà sindacale dell’art. 39 Cost. e il diritto di sciopero dell’art. 40 Cost., fino ad allora affermati sulla carta, trovavano nelle aziende ostacoli concreti. Lo Statuto risponde su due piani. Da un lato il Titolo III

attribuisce al sindacato diritti promozionali in azienda: rappresentanze, assemblee, permessi, affissione, locali. Dall'altro il Titolo IV, con l'art. 28, ***crea uno strumento processuale per reprimere i comportamenti del datore di lavoro che ostacolano l'azione sindacale.***

La novità dell'art. 28 fu dirompente. Per la prima volta il sindacato, e non il singolo lavoratore, diventava titolare di un'azione giudiziaria propria, rapida ed efficace, a tutela di un interesse collettivo. Il legislatore scelse una formula volutamente aperta: non un elenco di condotte vietate, ma qualunque comportamento «diretto ad impedire o limitare» la libertà e l'attività sindacale o il diritto di sciopero.

Un elemento spesso trascurato: nessuna soglia dimensionale

L'art. 35 St. Lav. limita ai datori con più di quindici dipendenti nell'unità produttiva l'applicazione del Titolo III e dell'art. 18. ***L'art. 28, collocato nel Titolo IV, non è toccato da quel limite***. Il procedimento è quindi esperibile nei confronti di qualunque datore di lavoro, anche di piccole dimensioni, ferma restando la necessità di individuare un interesse collettivo leso.

Punti chiave

L'art. 28 attua gli artt. 39 e 40 Cost. sul piano processuale.

È un'azione del sindacato, non del singolo lavoratore, a tutela di un interesse collettivo.

La fattispecie è aperta e si applica a tutti i datori di lavoro, senza soglie dimensionali.

MODULO 2

La struttura del procedimento

Il procedimento si articola in due fasi, pensate per coniugare rapidità ed effettività.

La fase sommaria

Il ricorso è proposto dagli organismi locali delle associazioni sindacali nazionali che vi abbiano interesse, davanti al giudice del luogo in cui il comportamento è stato posto in essere. Il giudice, nei due giorni successivi, convoca le parti e assume sommarie informazioni. Se ritiene sussistente la violazione, ordina con decreto motivato e immediatamente esecutivo la cessazione del comportamento e la rimozione degli effetti. L'efficacia esecutiva del decreto non può essere revocata fino alla sentenza che definisce l'eventuale opposizione.

L'opposizione

Contro il decreto è ammessa opposizione entro quindici giorni dalla comunicazione alle parti. Il giudizio si svolge con il rito del lavoro (artt. 413 ss. c.p.c.) e si chiude con sentenza immediatamente esecutiva, impugnabile nelle forme ordinarie: appello e ricorso per cassazione.

La sanzione

Il datore che non ottempera al decreto o alla sentenza di opposizione è punito ai sensi dell'art. 650 c.p., (l'articolo 650 del Codice Penale italiano punisce l'inosservanza dei provvedimenti legalmente dati dall'Autorità per ragioni di giustizia, sicurezza pubblica, ordine pubblico o igiene) e il giudice penale dispone la pubblicazione della sentenza di condanna. È un presidio che rafforza l'effettività dell'ordine giudiziale e che distingue l'art. 28 da un'ordinaria azione civile.

Punti chiave

Due fasi: sommaria, con decreto in tempi brevissimi, e opposizione a cognizione piena.

Il decreto è immediatamente esecutivo e resta efficace fino alla sentenza di opposizione.

L'inottemperanza è penalmente rilevante ex art. 650 c.p.

MODULO 3

L'evoluzione normativa

Il testo dell'art. 28 è rimasto sostanzialmente fedele all'impianto originario, ma alcune riforme ne hanno inciso in modo significativo l'applicazione concreta.

Linea del tempo normativa

1970 – L. 300/1970. Nasce l'art. 28: ricorso al pretore, opposizione originariamente davanti al tribunale.

1973 – L. 533/1973. Riforma del processo del lavoro: nasce il rito speciale degli artt. 409 ss. c.p.c.

1977 – L. 847/1977. L'opposizione è ricondotta al pretore in funzione di giudice del lavoro, con applicazione del nuovo rito.

1990 – L. 146/1990. Disciplina dello sciopero nei servizi pubblici essenziali; l'art. 6 interviene sull'art. 28 in relazione alle pubbliche amministrazioni.

1990 – L. 428/1990, art. 47. La violazione degli obblighi di informazione e consultazione nel trasferimento d'azienda è qualificata espressamente come condotta antisindacale.

1998 – D.Lgs. 51/1998. Istituzione del giudice unico: la competenza passa dal pretore al tribunale in funzione di giudice del lavoro.

2001 – D.Lgs. 165/2001, art. 63, c. 3. Le controversie ex art. 28 contro le PA privatizzate sono devolute al giudice ordinario del lavoro.

Per chi opera nei servizi pubblici essenziali due passaggi meritano attenzione particolare. Il primo è la L. 146/1990: le procedure di raffreddamento e di

conciliazione che essa impone costituiscono anche un indice concreto della presenza sindacale sul territorio. Il secondo è l'art. 47 della L. 428/1990, che nei cambi di gestione e nei subentri tra aziende offre al sindacato un aggancio normativo esplicito per il ricorso ex art. 28.

Punti chiave

Le riforme hanno inciso soprattutto sul giudice competente e sul rito, non sulla fattispecie.

Il procedimento si applica anche alle pubbliche amministrazioni, davanti al giudice ordinario.

Alcune leggi speciali qualificano direttamente certe violazioni come antisindacali.

MODULO 4

La nozione di condotta antisindacale

La formula aperta dell'art. 28 ha consegnato alla giurisprudenza il compito di definirne i contorni. Il punto di approdo è stato fissato dalle Sezioni Unite con la sentenza 12 giugno 1997, n. 5295.

Il principio delle Sezioni Unite del 1997

Per integrare la condotta antisindacale è sufficiente che il comportamento leda oggettivamente gli interessi collettivi tutelati dalla norma. Non è necessario accertare uno specifico intento lesivo del datore di lavoro. L'elemento soggettivo può rilevare, semmai, quando la condotta sia in sé lecita e diventi antisindacale proprio per la finalità perseguita. Si parla per questo di norma teleologica: conta l'idoneità della condotta a produrre il risultato vietato.

Condotte tipiche e plurioffensive

L'esperienza applicativa ha consolidato alcune tipologie ricorrenti: il diniego di permessi, assemblee e altre agibilità spettanti per legge o contratto; la violazione degli obblighi di informazione, consultazione ed esame congiunto; le condotte che svuotano lo sciopero, come la sostituzione dei lavoratori scioperanti; le misure discriminatorie verso dirigenti o iscritti al sindacato. Quando lo stesso atto lede sia il singolo lavoratore sia il sindacato si parla di condotta plurioffensiva: il lavoratore potrà agire con le azioni ordinarie, il sindacato con l'art. 28.

L'attualità della condotta

Poiché il provvedimento ordina la cessazione del comportamento e la rimozione degli effetti, la giurisprudenza richiede che la lesione sia attuale. Anche una condotta esaurita può però essere repressa quando i suoi effetti perdurano o quando esiste il rischio concreto di una reiterazione.

Punti chiave

Basta la lesione oggettiva dell'interesse sindacale: non serve provare l'intenzione (Cass. SU 5295/1997).

Il catalogo delle condotte è aperto e costruito dalla giurisprudenza.

La condotta deve essere attuale o produrre effetti ancora in essere.

MODULO 5

La legittimazione attiva e il requisito della «nazionalità»

È il tema al centro delle più recenti decisioni di legittimità. L'art. 28 non apre l'azione a qualsiasi sindacato, ma solo agli organismi locali delle associazioni sindacali nazionali. Una selezione che la Corte Costituzionale ha più volte ritenuto legittima.

Il vaglio della Corte Costituzionale

Con la sentenza n. 54 del 1974 la Consulta ha riconosciuto la razionalità di riservare uno strumento così incisivo a organizzazioni dotate di effettiva rappresentatività, capaci di valutare l'opportunità del ricorso nell'interesse di categorie di lavoratori e non di singoli. Con la sentenza n. 334 del 1988 ha chiarito che la **dimensione nazionale è assunta come indice di un adeguato livello di rappresentatività**, con un criterio selettivo meno rigoroso di quello dell'art. 19, e che gli esclusi non perdono alcuno degli strumenti di tutela ordinari. La sentenza n. 89 del 1995 ha confermato questa impostazione.

Come la Cassazione ha declinato la «nazionalità»

Nel tempo la giurisprudenza di legittimità ha costruito un requisito sostanziale, non formale. Le Sezioni Unite (n. 28269/2005) e la successiva giurisprudenza hanno chiarito che non è necessario aderire a una confederazione, essere maggiormente rappresentativi o aver firmato contratti nazionali. ***Occorre un'azione sindacale effettiva diffusa su tutto o almeno su gran parte del territorio nazionale.***

Cass. n. 1307/2006 ha escluso che basti un coordinamento nazionale di sindacati locali: una semplice etichetta comune non trasforma associazioni locali in un sindacato nazionale. Cass. n. 13240/2009 ha precisato che per le organizzazioni intercategoriali le soglie minime di presenza sono più elevate. Cass. n. 5209/2010, ripresa da Cass. n. 13857/2019, ha introdotto il criterio oggi decisivo: la nazionalità va valutata con riferimento al settore produttivo dell'azienda contro cui si agisce, valorizzando la capacità di concludere accordi, anche gestionali, applicati su tutto il territorio in quel settore.

Il riscontro di questi indici è un accertamento di fatto riservato al giudice di merito e non è sindacabile in Cassazione se sufficientemente motivato. È una regola processuale da tenere sempre presente: la partita sulla legittimazione si gioca quasi interamente nei gradi di merito.

Punti chiave

La selezione dell'art. 28 è costituzionalmente legittima (C. Cost. 54/1974, 334/1988, 89/1995).

La nazionalità è effettività dell'azione su gran parte del territorio, non dato statutario.

Va misurata nel settore produttivo dell'azienda convenuta (Cass. 5209/2010, 13857/2019).

È un accertamento di fatto, difficilmente rivedibile in legittimità.

MODULO 6

Art. 28 e art. 19: due titoli di legittimazione distinti

Per comprendere la portata delle decisioni più recenti occorre ricordare l'evoluzione parallela dell'art. 19, che regola la costituzione delle rappresentanze sindacali aziendali e dà accesso ai diritti del Titolo III.

Le tappe dell'art. 19

1. RSA costituibili nell'ambito delle confederazioni maggiormente rappresentative (lett. a) o dei sindacati firmatari di contratti nazionali o provinciali applicati (lett. b).

1995 – Referendum. Abrogata la lett. a); la lett. b) resta limitata ai firmatari di contratti collettivi applicati nell'unità produttiva.

2013 – C. Cost. n. 231. Accesso esteso ai sindacati che hanno partecipato alla negoziazione dei contratti applicati, anche senza firmarli.

2025 – C. Cost. n. 156. Introduce il criterio della rappresentatività comparativa su base nazionale, riallineando i titoli degli artt. 19 e 28.

È proprio l'espressione «allineamento dei titoli» usata dalla Consulta nel 2025 ad aver aperto il dubbio: il nuovo filtro comparativo dell'art. 19 si estende anche all'art. 28?

La prima giurisprudenza di merito sull'art. 19 dopo la sentenza 156/2025 è molto rigorosa. Trib. Perugia 16 gennaio 2026, Trib. Trani 10 marzo 2026, Trib. Milano 29 giugno 2026 e Trib. Civitavecchia 27 agosto 2026 richiedono una rappresentatività settoriale e comparativa dimostrata con dati concreti. **Estendere quel rigore all'art. 28 avrebbe ristretto in modo drastico l'accesso alla tutela giudiziale della libertà sindacale.**

Punti chiave

L'art. 19 governa i diritti promozionali; l'art. 28 la tutela processuale della libertà sindacale.

Dopo C. Cost. 156/2025 l'art. 19 richiede la rappresentatività comparativa nazionale.

La domanda aperta era se questo filtro valesse anche per l'art. 28.

MODULO 7

Le recenti decisioni di legittimità: Cass. 10 settembre 2026, n. 25184

La Cassazione ha scelto di trattare la questione con particolare attenzione. Il ricorso è stato rinviato a nuovo ruolo per la sua rilevanza nomofilattica, proprio in ragione della sentenza costituzionale n. 156/2025, e infine deciso in un'udienza dedicata alla rappresentatività sindacale. È il segnale di quanto il tema fosse sentito.

Primo principio: l'art. 28 non è l'art. 19

Era stata prospettata una lettura secondo cui, dopo la sentenza 156/2025, anche per agire ex art. 28 sarebbe necessaria la rappresentatività comparativa su base nazionale, in nome del «riallineamento dei titoli» dichiarato dalla Consulta. La Cassazione ha respinto questa impostazione con argomenti chiari.

Per agire ex art. 28 la dimensione nazionale del sindacato è necessaria, ma è anche sufficiente: non va combinata con un ulteriore filtro comparativo. La ragione è sostanziale.

L'art. 19 regola l'accesso ai diritti promozionali del Titolo III. L'art. 28 è invece uno strumento processuale che tutela la libertà sindacale e il diritto di sciopero, cioè beni che stanno a monte di qualsiasi meccanismo selettivo. L'«allineamento dei titoli» di cui parla la Consulta riguarda dunque un solo profilo: il perimetro nazionale della valutazione.

È un approdo di grande rilievo, che condivido pienamente. Se fosse prevalsa la tesi opposta, l'accesso alla tutela giudiziale contro la condotta antisindacale sarebbe diventato una corsa a ostacoli per gran parte del pluralismo sindacale, considerato il rigore con cui i giudici di merito stanno applicando il nuovo art. 19.

La Cassazione ha evitato che il restringimento dell'art. 19 trascinasse con sé anche lo strumento di tutela della libertà sindacale.

Il punto di diritto

Art. 28 St. Lav.: serve la dimensione nazionale effettiva del sindacato, non la rappresentatività comparativa richiesta oggi dall'art. 19 dopo C. Cost. n. 156/2025. L'«allineamento dei titoli» riguarda solo il perimetro nazionale della valutazione.

Secondo principio: la nazionalità si misura nel settore

La sentenza consolida poi la linea inaugurata da Cass. n. 5209/2010. La verifica della «nazionalità» va compiuta con riferimento al settore produttivo al quale appartiene l'azienda convenuta. Il sindacato, infatti, deve dimostrare anche di avere «interesse» ad agire, cioè di essere portatore di un interesse qualificato alla repressione di quella specifica condotta. Non basta essere

nazionali in astratto: occorre un'azione sindacale effettiva e diffusa su gran parte del territorio nel comparto di riferimento.

Terzo principio: un accertamento riservato al merito

Infine la Corte ribadisce che il riscontro degli indici di nazionalità è un accertamento di fatto, riservato al giudice di merito e non sindacabile in legittimità se sufficientemente motivato. Ne discende una conseguenza pratica decisiva: tutto si gioca sulla qualità delle allegazioni e delle prove offerte fin dal primo grado.

Gli indici rilevanti secondo la giurisprudenza

Mettendo insieme la sentenza del 2026 con la giurisprudenza che l'ha preceduta (tra le altre, Cass. 31 luglio 2023 n. 23264, Cass. 2 marzo 2022 n. 6876, Cass. 2 gennaio 2020 n. 1, Cass. 22 maggio 2019 n. 13857, Cass. 5 giugno 2018 n. 14402) emergono alcuni indici ricorrenti. Rilevano la capacità di concludere accordi, anche gestionali, applicati su tutto il territorio nel settore; la diffusione effettiva dell'attività per regioni e province; una politica sindacale elaborata a livello nazionale e non la semplice somma di iniziative locali. Lo statuto e l'articolazione organizzativa sono elementi di riscontro, non condizioni sufficienti. Per i sindacati intercategoriali l'indagine è più rigorosa e va condotta settore per settore.

Punti chiave

Dimensione nazionale necessaria e sufficiente: nessun filtro comparativo per l'art. 28.

La nazionalità si verifica nel settore produttivo dell'azienda convenuta.

È un accertamento di fatto: decisiva la prova offerta nel merito.

MODULO 8

Indicazioni operative per le organizzazioni sindacali

Da chi segue ogni giorno il contenzioso vertenziale ricavo alcune indicazioni pratiche, utili a qualunque organizzazione che intenda servirsi dello strumento.

- **Costruire la prova prima del processo, non durant** Servono mappature documentate della presenza per regione e provincia, con riferimento specifico al comparto: accordi, procedure di raffreddamento ex L. 146/1990, scioperi proclamati, iscritti per azienda.
- **Tenere separati i piani.** L'attività della confederazione, o quella svolta in altri comparti, non si trasferisce automaticamente al settore in cui si agisce.
- **Curare i capitoli di prova.** Vanno articolati con periodi, luoghi e aziende precisi. Formule generiche sul numero di sedi o sulle attività svolte rischiano di non superare il vaglio di ammissibilità.
- **Produrre tutto nei termini.** Nel rito del lavoro le preclusioni sono rigide: un documento decisivo depositato tardivamente è perso.
- **Investire nel radicamento nazionale di settore.** È la sfida strategica più impegnativa, ed è anche quella che rafforza l'organizzazione ben oltre il singolo giudizio.

Conclusione

In oltre cinquant'anni l'art. 28 ha cambiato giudice, rito e perimetro applicativo, ma la sua funzione è rimasta la stessa: offrire al sindacato un presidio rapido contro chi ostacola la libertà sindacale e il diritto di sciopero. La sentenza 25184/2026 conferma e rafforza questo presidio. Anche dopo la Consulta, l'art. 28 resta accessibile a qualunque sindacato capace di dimostrare un'azione effettiva di respiro nazionale nel proprio settore, ***senza dover superare la soglia comparativa dell'art. 19***.

La partita, d'ora in avanti, si gioca sulla qualità della prova. Per chi fa sindacato, soprattutto nei servizi pubblici essenziali, è un'indicazione chiara su dove investire energie.

Verifica di apprendimento: leggete e riflettete sulle domande e le relative risposte

Domande di autoverifica

1. L'art. 28 si applica anche ai datori con meno di 16 dipendenti? – Sì: il limite dell'art. 35 riguarda il Titolo III e l'art. 18, non il Titolo IV.
2. Serve provare l'intento antisindacale del datore? – No, basta la lesione oggettiva dell'interesse collettivo (Cass. SU 5295/1997).
3. Un sindacato deve essere confederato o firmatario di CCNL per agire ex art. 28? – No: servono effettività e diffusione nazionale dell'azione.
4. Dopo C. Cost. 156/2025 serve la rappresentatività comparativa per l'art. 28? – No, secondo Cass. 25184/2026: la dimensione nazionale è necessaria e sufficiente.
5. In quale ambito si misura la nazionalità? – Nel settore produttivo dell'azienda convenuta (Cass. 5209/2010; Cass. 25184/2026).

Riferimenti

Normativa: artt. 39 e 40 Cost.; L. 20.5.1970 n. 300, artt. 19, 28, 35; L. 11.8.1973 n. 533; L. 8.11.1977 n. 847; L. 12.6.1990 n. 146; L. 29.12.1990 n. 428, art. 47; D.Lgs. 19.2.1998 n. 51; D.Lgs. 30.3.2001 n. 165, art. 63, c. 3; art. 650 c.p.

Corte Costituzionale: n. 54/1974; n. 334/1988; n. 89/1995; n. 231/2013; n. 156/2025.

Cassazione: SU 12.6.1997 n. 5295; SU 21.12.2005 n. 28269; 24.1.2006 n. 1307; 9.6.2009 n. 13240; 4.3.2010 n. 5209; 5.6.2018 n. 14402; 22.5.2019 n. 13857; 2.1.2020 n. 1; 2.3.2022 n. 6876; 31.7.2023 n. 23264; 10.9.2026 n. 25184.

Merito (art. 19 dopo C. Cost. 156/2025): Trib. Perugia 16.1.2026; Trib. Trani 10.3.2026; Trib. Milano 29.6.2026; Trib. Civitavecchia 27.8.2026.

Testi delle pronunce: www.italgiure.giustizia.it · www.cortecostituzionale.it

Francesco Cinelli · Tecnico del Diritto del Lavoro · HSE Manager Esperto · DPO Certificato · Comunicatore Professionista · Docente-Formatore

«Per agire ex art. 28 la dimensione nazionale del sindacato è necessaria, ma è anche sufficiente: non va combinata con un ulteriore filtro comparativo.»

LAVORO & DIRITTO

Il TFR resta retribuzione: le Sezioni Unite chiudono il contrasto sul Fondo di Tesoreria

Nel mio lavoro quotidiano, tra l'attività vertenziale sindacale e la consulenza a lavoratori e aziende, il trattamento di fine rapporto è una delle voci che genera più domande e, quando qualcosa va storto, più contenzioso.

DI FRANCESCO CINELLI



Cassazione, Sezioni Unite civili, sentenza n. 26356/2026 pubblicata il 7 ottobre 2026: cosa cambia per lavoratori, sindacato e imprese, e perché senza formazione permanente non si può dare una consulenza corretta

PERCHÉ QUESTA SENTENZA MI INTERESSA DA VICINO

Nel mio lavoro quotidiano, tra l'attività vertenziale sindacale e la consulenza a lavoratori e aziende, il trattamento di fine rapporto è una delle voci che genera più domande e, quando qualcosa va storto, più contenzioso. Il TFR è spesso la somma più consistente che un lavoratore incassa in tutta la sua vita professionale: quando l'azienda entra in crisi, è anche la prima cosa che si teme di perdere.

Per questo ho letto con grande attenzione la sentenza delle Sezioni Unite civili della Corte di Cassazione n. 26356 del 2026 (R.G. 7593/2024, relatrice la Consigliera Carla Ponterio, presidente il Primo Presidente Pasquale D'Ascola), pubblicata il 7 ottobre 2026. È una pronuncia che risolve un contrasto che negli ultimi tre anni aveva creato incertezza reale nelle aule di giustizia, negli uffici vertenze e nelle procedure concorsuali. E, a mio avviso, è anche una lezione sul valore dell'aggiornamento continuo.

IL NODO: RETRIBUZIONE DIFFERITA O PRESTAZIONE PREVIDENZIALE?

Dal 1° gennaio 2007, per effetto dell'art. 1, commi 755 e seguenti, della legge n. 296 del 2006, i datori di lavoro privati con almeno cinquanta dipendenti devono versare al Fondo di Tesoreria, gestito dall'INPS per conto dello Stato, le quote di TFR che il lavoratore non ha destinato alla previdenza complementare.

> ***«Il caso concreto, nato a Reggio Calabria da un lavoratore che chiedeva al Fondo di Garanzia il residuo di TFR non versato al Fondo di Tesoreria, è arrivato così alle Sezioni Unite.»***

La domanda, apparentemente teorica, era questa: quelle quote restano retribuzione differita del lavoratore, con il datore di lavoro come debitore, oppure diventano contributi previdenziali, con l'INPS come unico obbligato e il lavoratore estromesso dal rapporto con l'azienda?

La giurisprudenza si era divisa. Per anni la Sezione lavoro aveva affermato in modo costante la natura retributiva. **Poi la sentenza n. 25035 del 2023 aveva cambiato rotta**, qualificando il TFR versato al Fondo come prestazione previdenziale e indicando il Fondo di

Tesoreria come unico obbligato per le quote maturate dopo il 2007. Altre pronunce, tra cui l'ordinanza n. 10082 del 2025, avevano invece riaffermato l'impostazione tradizionale. **Il caso concreto, nato a Reggio Calabria da un lavoratore che chiedeva al Fondo di Garanzia il residuo di TFR non versato al Fondo di Tesoreria, è arrivato così alle Sezioni Unite.**

COSA HANNO DECISO LE SEZIONI UNITE

La Corte ha scelto con nettezza la tesi retributiva. Il TFR resta quello disegnato dall'art. 2120 c.c.: retribuzione differita, con funzione solo in senso lato previdenziale. Le ragioni, che riassumo con parole mie, sono diverse e convergenti:

- **Il dato letterale.** La legge del 2006 limita l'intervento del Fondo alla quota corrispondente ai versamenti effettivamente eseguiti, lasciando espressamente il resto a carico del datore di lavoro. Il Fondo, quindi, non garantisce ciò che non ha ricevuto.
- **Niente automaticità delle prestazioni.** Se il TFR fosse una prestazione previdenziale, dovrebbe valere il principio dell'art. 2116 c.c., per cui la prestazione spetta anche se i contributi non sono stati versati. Ma la legge lo esclude in radice: una "previdenza" che lascia il rischio dell'omissione sulle spalle del lavoratore sarebbe in tensione con l'art. 38 della Costituzione.
- **La vera ratio della riforma.** Il Fondo di Tesoreria nasce per due scopi economico-politici: togliere alle imprese l'interesse a scoraggiare l'adesione alla previdenza complementare e trasferire risorse allo Stato, che le può impiegare per opere pubbliche. Nessuna finalità di tutela di uno stato di bisogno, nessuna solidarietà intergenerazionale.
- **Il coordinamento con il Fondo di Garanzia.** Il datore è esonerato dal contributo al Fondo di Garanzia solo per le quote effettivamente conferite al Fondo di Tesoreria. Per quelle non versate, il contributo resta dovuto e il Fondo di Garanzia continua a coprire il lavoratore in caso di insolvenza. I due Fondi sono complementari, non sovrapposti.
- **Un solo TFR per tutti.** Sarebbe irragionevole che lo stesso istituto cambiasse natura giuridica a seconda che l'azienda abbia quarantanove o cinquanta dipendenti.

La Corte ha anche respinto la cosiddetta tesi intermedia, secondo cui sarebbe il versamento effettivo al Fondo a trasformare il credito in previdenziale: il Fondo opera come un semplice conto di deposito e resta fuori dal perimetro della previdenza sociale.

Il principio di diritto (Cass. SU n. 26356/2026)

«Il trattamento di fine rapporto disciplinato dall'art. 2120 c.c., anche nel regime introdotto dall'art. 1, commi 755 – 757, della legge n. 296 del 2006, costituisce retribuzione differita, con funzione in senso lato previdenziale, e le quote di t.f.r. che i datori di lavoro, con almeno cinquanta dipendenti, hanno obbligo di versare, a partire dall'1 gennaio 2007, al Fondo di tesoreria gestito per conto dello Stato dall'Inps, costituiscono oggetto di crediti retributivi dei lavoratori la cui esigibilità è subordinata alla cessazione del rapporto. Di conseguenza il lavoratore ha legittimazione alla domanda di ammissione al passivo per le quote di t.f.r. maturate dopo il 1° gennaio 2007 e non versate al Fondo di tesoreria dal datore di lavoro assoggettato a liquidazione giudiziale e quest'ultimo non può considerarsi mero adiectus solutionis causa ma conserva la titolarità passiva dell'obbligazione di corrispondere il t.f.r.»

Sul piano processuale, le Sezioni Unite hanno rigettato il motivo dell'INPS relativo alla natura del TFR e rimesso la causa alla Sezione lavoro per l'esame degli altri motivi.

LE RICADUTE CONCRETE PER I LAVORATORI

Qui sta, per me, il cuore della questione. La tesi previdenziale, che a prima vista poteva sembrare più protettiva ("paga lo Stato"), avrebbe prodotto effetti molto pesanti per chi lavora. La sentenza li rende evidenti e li scongiura:

- **Il lavoratore resta creditore del datore.** Può agire direttamente contro l'azienda per le quote non versate e insinuarsi al passivo della liquidazione giudiziale, senza dipendere dalle iniziative dell'INPS.
- **Il privilegio resta quello pieno.** Il credito conserva la collocazione dell'art. 2751-bis, n. 1, c.c., al vertice delle prelazioni, anziché quella meno favorevole riservata ai crediti contributivi.
- **Il Fondo di Garanzia resta accessibile.** Per la quota di TFR non versata al Fondo di Tesoreria, il lavoratore dell'impresa insolvente può chiederne il pagamento al Fondo di Garanzia, con i consueti presupposti della legge n. 297 del 1982.
- **La prescrizione non "falcidia" il TFR.** Il diritto si prescrive a partire dalla cessazione del rapporto, e non si corre il rischio di vedersi negare quote collegate a contributi prescritti, che il lavoratore non avrebbe potuto in alcun modo interrompere.
- **La solidarietà negli appalti resta piena.** Il committente risponde in solido ex art. 29 del d.lgs. n. 276 del 2003 anche per le quote di TFR, e se vuole liberarsi deve provare che sono state versate al Fondo.

LA LETTURA SINDACALE

Da tecnico del diritto del lavoro impegnato anche in ambito sindacale, questa sentenza mi restituisce strumenti che, con l'orientamento del 2023, rischiavano di

diventare spuntati. Penso in particolare ai settori che seguo più da vicino, come il trasporto pubblico e i servizi in appalto, dove crisi aziendali, cessioni di ramo d'azienda e cambi di appalto sono frequenti e dove le aziende superano quasi sempre la soglia dei cinquanta dipendenti.

In concreto, il ruolo del sindacato si rafforza su tre fronti.

- Il primo è la vigilanza: chiedere e verificare, anche in sede di confronto aziendale, la regolarità dei versamenti al Fondo di Tesoreria, perché ciò che non è stato versato resta un debito dell'azienda.
- Il secondo è la tutela nelle crisi: assistere i lavoratori nelle domande di ammissione al passivo e nelle successive richieste al Fondo di Garanzia, senza che qualcuno possa obiettare che il credito "appartiene all'INPS".
- Il terzo è la contrattazione nei passaggi di appalto e nei trasferimenti d'azienda, dove occorre chiarire chi risponde delle quote maturate e non versate.

C'è poi un aspetto più generale, che considero importante: la Corte riafferma che il TFR è salario, guadagnato giorno per giorno con la prestazione lavorativa e protetto dall'art. 36 della Costituzione. Non è una concessione dello Stato, ma una parte della retribuzione che il lavoratore ha già maturato. Per chi fa attività sindacale, questa non è una sfumatura dottrinale.

E PER LE IMPRESE?

La sentenza parla anche ai datori di lavoro, e non solo in negativo. Fa chiarezza su un punto che, con il contrasto in atto, generava incertezza anche nella gestione del contenzioso. Il messaggio è semplice: l'azienda non è un mero intermediario del Fondo, resta debitrice del TFR e, *se sostiene di aver pagato, deve dimostrare l'avvenuto versamento.* Ne derivano indicazioni operative precise: tenere sotto controllo la regolarità dei versamenti mensili, conservare la documentazione, presidiare le verifiche nei contratti di appalto in cui si è committenti.

È, in fondo, un tema di compliance, nello stesso spirito con cui affronto con le aziende la sicurezza sul lavoro e la protezione dei dati.

In pratica: cosa verificare subito

Lavoratori: in caso di crisi o insolvenza dell'azienda, il TFR maturato dal 2007 e non versato al Fondo di Tesoreria si chiede all'azienda (ammissione al passivo) e, ricorrendone i presupposti, al Fondo di Garanzia.

Sindacato: nei confronti aziendali e nei cambi di appalto, inserire la verifica dei versamenti al Fondo di Tesoreria tra i punti da monitorare.

Imprese: regolarità dei versamenti e prova documentale sono la vera difesa, anche come committenti in un appalto.

Contenzioso pendente: le posizioni impostate sull'orientamento del 2023 vanno riesaminate alla luce del principio delle Sezioni Unite.

LA LEZIONE PIÙ IMPORTANTE: LA FORMAZIONE NON SI FERMA MAI

Voglio chiudere su un punto che mi sta particolarmente a cuore e che rappresenta il manifesto della mia attività non solo professionale. Tra il 2023 e oggi, chi si fosse fermato alla sentenza n. 25035 avrebbe potuto dare a un lavoratore un'indicazione sbagliata: per esempio, che non aveva titolo per insinuarsi al passivo del proprio datore fallito, o che doveva rivolgersi esclusivamente all'INPS. Allo stesso modo, un'impresa avrebbe potuto impostare la propria difesa su un orientamento che oggi le Sezioni Unite hanno superato.

Il diritto del lavoro è diritto vivente e in continuo divenire. Le norme restano spesso identiche per anni, ma la loro interpretazione cambia, a volte radicalmente, e cambia la tutela concreta delle persone. Leggere le sentenze per intero, studiarle, confrontare gli orientamenti, capire le ragioni di un contrasto e le sue ricadute pratiche non è un esercizio accademico: è la condizione minima per assistere correttamente chi si rivolge a noi.

Per questo considero la formazione permanente parte integrante della mia professione, non un obbligo da adempiere. Continuo a seguire percorsi di aggiornamento in materia giuslavoristica, tra cui quelli promossi da AGI – Avvocati Giuslavoristi Italiani, e porto questo stesso metodo nelle attività formative che svolgo per i dirigenti sindacali e per le aziende. Un delegato sindacale aggiornato, un consulente aggiornato, un ufficio del personale aggiornato sono la migliore garanzia che i diritti scritti nelle leggi diventino diritti effettivi.

La sentenza n. 26356 del 2026 riporta il TFR al suo posto: è salario del lavoratore. Il nostro compito, come sindacalisti, consulenti e formatori, è fare in modo che ogni lavoratore lo sappia e possa farlo valere.

francescocinelli.it

Nanakorobi yaoki — 七転び八起き

Riferimento: Corte di Cassazione, Sezioni Unite civili, sentenza n. 26356/2026, R.G. n. 7593/2024, udienza pubblica del 14 aprile 2026, pubblicata il 7 ottobre 2026. Precedenti citati: Cass. n. 25035/2023; Cass. ord. n. 10082/2025.

LAVORO & DIRITTO

23 Ottobre 2026: l'intelligenza artificiale entra nei luoghi di lavoro. Ora qualcuno deve saperla guidare!

Oggi, 23 ottobre 2026, entra in vigore il Decreto Legislativo 7 ottobre 2026, n. 179, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 234 dell'8 ottobre.

DI FRANCESCO CINELLI



Il D.Lgs. 7 ottobre 2026, n. 179 e le nuove regole su decisioni algoritmiche, valutazione dei rischi e formazione

Oggi, 23 ottobre 2026, entra in vigore il **Decreto Legislativo 7 ottobre 2026, n. 179**, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 234 dell'8 ottobre. È il secondo decreto attuativo della Legge 23 settembre 2025, n. 132, adottato in esercizio della delega dell'articolo 24, e adegua il nostro ordinamento al Regolamento (UE) 2024/1689, il cosiddetto AI Act. Cinquantaquattro articoli che disciplinano autorità di vigilanza, sanzioni, formazione e — ciò che più mi interessa — l'uso dell'intelligenza artificiale nei rapporti di lavoro e nella prevenzione.

Non lo considero una data qualsiasi. Nel mio lavoro quotidiano, tra vertenze sindacali nel trasporto pubblico, documenti di valutazione dei rischi e incarichi da DPO, vedo ormai ogni giorno software che assegnano turni, distribuiscono carichi di lavoro, leggono dati di telemetria, suggeriscono valutazioni delle prestazioni. Fino a ieri molte di queste scelte si muovevano in una zona grigia. Da oggi la legge dice con chiarezza una cosa che sostengo da tempo: l'intelligenza artificiale non va subita, né demonizzata. Va guidata.

LA REGOLA D'ORO: L'ULTIMA PAROLA SPETTA A UNA PERSONA

Il cuore lavoristico del decreto è l'**articolo 41**, dedicato alla tutela del lavoratore nei processi decisionali assistiti da sistemi di IA.

> ***«Se dovessi riassumere il D.Lgs. 179/2026 in una frase, direi questo: la legge può imporre che una persona resti al comando, ma non può garantire che quella persona sappia guidare.»***

D.Lgs. 179/2026 — Art. 41, in sintesi

- Le decisioni finali su costituzione, modifica e cessazione del rapporto, comprese le valutazioni delle prestazioni e i provvedimenti disciplinari, non possono basarsi unicamente su un trattamento automatizzato.
- La decisione definitiva spetta a una persona fisica dotata di potere effettivo e autonomo.
- Le decisioni adottate in violazione del divieto sono nulle, licenziamento compreso; il consenso del lavoratore non consente deroghe.
- Restano fermi gli obblighi informativi dell'art. 1-bis del D.Lgs. 152/1997; il lavoratore può ottenere, tramite una persona fisica, una spiegazione comprensibile della decisione, dell'incidenza dell'IA e dei principali parametri considerati.

- Le attività di ricerca e selezione dei candidati non rientrano nello specifico divieto, ma restano applicabili le tutele su privacy e non discriminazione.

Leggo questa norma con gli occhi di chi assiste i lavoratori. Il punto non è vietare l'algoritmo, ma impedire che diventi un paravento. Il legislatore chiede un controllo umano **effettivo**: non basta che un responsabile del personale apponga una firma sull'esito prodotto dal software. Chi decide deve poter capire, verificare e, se necessario, discostarsi da quella proposta. Un «human in the loop» di facciata non salva la decisione dalla nullità.

C'è poi un tema che conosco bene come sindacalista: la trasparenza. L'informativa dell'art. 1-bis del D.Lgs. 152/1997 sui sistemi decisionali o di monitoraggio automatizzati riguarda anche le rappresentanze sindacali aziendali. Questo significa che RSU e RSA hanno uno strumento concreto per chiedere come funzionano i sistemi che incidono su turni, servizi assegnati, premi e contestazioni. A questo si aggiungono i limiti dell'art. 4 dello Statuto dei Lavoratori sui controlli a distanza e, dal mio versante di DPO, l'art. 22 del GDPR e la valutazione d'impatto dell'art. 35 quando il trattamento presenta rischi elevati. Il quadro è fitto: chi lo governa tutela insieme lavoratori e impresa; chi lo ignora espone l'azienda a contenziosi che, da oggi, partono con un vizio di nullità.

SICUREZZA SUL LAVORO: L'ALGORITMO ENTRA NEL DVR

La seconda novità che considero decisiva è l'**articolo 42**, «Intelligenza artificiale, salute e sicurezza nei luoghi di lavoro», che collega l'uso dell'IA al sistema prevenzionistico del D.Lgs. 81/2008.

D.Lgs. 179/2026 — Art. 42, in sintesi

- Nella valutazione dei rischi ex art. 28 D.Lgs. 81/2008 vanno considerati i sistemi di IA che incidono sull'organizzazione del lavoro, sui ritmi produttivi, sulle modalità di esecuzione della prestazione o sui processi decisionali rilevanti per la sicurezza.
- Il datore di lavoro assicura ai lavoratori adeguata informazione e formazione sui rischi specifici connessi all'uso dei sistemi di IA e sulle misure di prevenzione e protezione adottate.
- Il Ministero del Lavoro promuove l'uso responsabile dell'IA anche come strumento di prevenzione di infortuni e malattie professionali, in raccordo con l'Ispettorato Nazionale del Lavoro.

Da HSE Manager, vedo in questa norma una svolta culturale prima ancora che giuridica: l'introduzione di un software non è più una scelta solo organizzativa o tecnologica, ma un fattore di rischio da valutare. Un sistema che riprogramma i turni per recuperare ritardi, che comprime le pause, che decide la sequenza delle lavorazioni o che misura costantemente la prestazione può generare stress lavoro-correlato, affaticamento, tecnostress, perdita di autonomia. Sono rischi reali, che nel trasporto pubblico e nella logistica conosciamo bene.

Attenzione però a non cadere nell'errore opposto: **non ogni uso dell'IA impone di riscrivere il DVR**. La norma chiede di valutare gli effetti dei sistemi nel perimetro indicato, partendo da ciò che lo strumento fa davvero, non dal suo nome commerciale. Ed è qui che entra in gioco la competenza: datore di lavoro, RSPP, medico competente e RLS — che l'art. 50 del D.Lgs. 81/2008 vuole consultato sulla valutazione dei rischi — devono saper leggere l'impatto dell'algoritmo sul lavoro concreto delle persone.

GUIDARE IL PROCESSO: COSA FARE DA OGGI IN POI

Saper guidare l'intelligenza artificiale significa trasformare i principi in metodo. È il percorso che propongo alle organizzazioni con cui lavoro:

1. **Mappare i sistemi.** Quali strumenti di IA sono in uso, chi li ha introdotti e su quali attività incidono.
2. **Individuare chi decide.** Per ogni decisione sul personale, nominare la persona fisica che ha potere effettivo e autonomo, e documentare come esercita il controllo.
3. **Rendere trasparente.** Aggiornare le informative ex art. 1-bis D.Lgs. 152/1997 a lavoratori e rappresentanze, e predisporre una procedura per le richieste di spiegazione.
4. **Valutare l'impatto sui dati.** Verificare base giuridica, art. 22 GDPR e necessità della DPIA, coinvolgendo il DPO.
5. **Aggiornare la prevenzione.** Valutare nel DVR i sistemi che incidono su organizzazione, ritmi e sicurezza, con la consultazione dell'RLS.
6. Alfabetizzazione all'IA per chi usa i sistemi, formazione sui rischi specifici per i lavoratori esposti, aggiornamento per chi decide.

Sul fronte della vigilanza, il decreto definisce il ruolo dell'Agenzia per la cybersicurezza nazionale e dell'AgID e, all'art. 23, un sistema sanzionatorio graduato che per le violazioni più gravi arriva fino a **35 milioni di euro o al 7% del fatturato mondiale**. Ma nel diritto del lavoro la sanzione più immediata resta un'altra: la nullità della decisione presa dalla macchina al posto dell'uomo.

LE SCADENZE DA SEGNARE

Data	Cosa succede

23 ottobre 2026	Entrata in vigore del D.Lgs. 179/2026: si applicano da subito le regole sulle decisioni nel rapporto di lavoro (art. 41) e sulla valutazione dei rischi da IA (art. 42).
23 aprile 2027	Termine per gli Ordini professionali per adeguare i regolamenti sulla formazione inserendo l'intelligenza artificiale (art. 47).
23 ottobre 2027	Adeguamento dei parametri professionali in materia di equo compenso (art. 49).
2 dicembre 2027	Applicazione degli obblighi europei sui sistemi di IA ad alto rischio in ambito HR, secondo il calendario aggiornato dell'AI Act.

CONCLUSIONE: LA FORMAZIONE PERMANENTE È LA VERA MISURA DI SICUREZZA

Se dovessi riassumere il D.Lgs. 179/2026 in una frase, direi questo: la legge può imporre che una persona resti al comando, ma non può garantire che quella persona sappia guidare. Questo lo può fare solo la formazione.

Non a caso il filo della formazione attraversa tutto il sistema: l'**art. 4 dell'AI Act** chiede alle organizzazioni di garantire un livello sufficiente di alfabetizzazione all'IA di chi utilizza questi strumenti; l'**art. 42** del decreto impone formazione sui rischi specifici per la salute e la sicurezza; l'**art. 47** porta l'intelligenza artificiale nei percorsi di formazione iniziale e continua degli Ordini professionali, che dovranno adeguare i propri regolamenti entro il 23 aprile 2027. ***Il messaggio è inequivocabile: la competenza sull'IA non è più un'opzione per pochi appassionati, ma un requisito professionale.***

Lo dico partendo da me. Pochi giorni fa ho conseguito l'attestato «EU AI Act – AI Literacy», e continuo ogni anno il mio aggiornamento nel diritto del lavoro. Non per collezionare titoli, ma perché la tecnologia corre più veloce di qualsiasi manuale e chi si ferma, oggi, rischia di diventare l'esecutore delle decisioni di un software anziché il loro garante.

La formazione permanente, per datori di lavoro, dirigenti, RSPP, RLS, rappresentanti sindacali, consulenti e lavoratori, è la vera misura di prevenzione di questa stagione. È ciò che trasforma il controllo umano da formula di legge a **capacità reale** di comprendere, contestare e correggere l'algoritmo. Ed è, in fondo, l'unico modo per far sì che l'intelligenza artificiale resti ciò che deve essere: uno strumento al servizio delle persone, e non il contrario.

Nanakorobi yaoki — 七転び八起き

Cadere sette volte, rialzarsi otto.

Riferimenti normativi

- Lgs. 7 ottobre 2026, n. 179 (GU Serie Generale n. 234 dell'8.10.2026) — testo in Gazzetta Ufficiale
- Legge 23 settembre 2025, n. 132 — Disposizioni e deleghe al Governo in materia di intelligenza artificiale
- Regolamento (UE) 2024/1689 (AI Act), in particolare art. 4 (alfabetizzazione in materia di IA)
- Lgs. 81/2008, artt. 28 e 50; D.Lgs. 152/1997, art. 1-bis; L. 300/1970, art. 4; Reg. (UE) 2016/679, artt. 22 e 35

«Il messaggio è inequivocabile: la competenza sull'IA non è più un'opzione per pochi appassionati, ma un requisito professionale.»



RUBRICA · 4 ARTICOLI

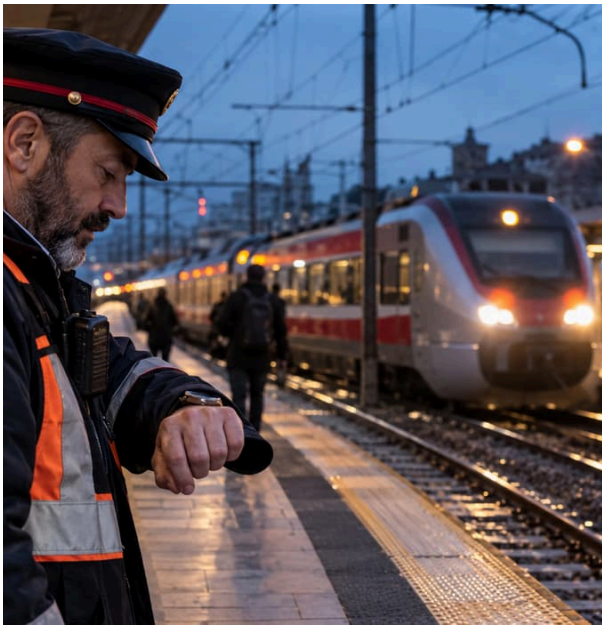
Interventi

Le voci di chi lavora nei trasporti e di chi li studia.

Turni flessibili e sicurezza: nel trasporto ferroviario il limite è stato raggiunto · Il dilemma dell'assenteismo tutelato: quando i diritti dei lavoratori preoccupano le imprese · Meno italiani, ma non meno trasporti: così l'inverno demografico cambierà la mobilità · TPL, il coraggio di scegliere la mobilità di domani

La flessibilità oraria nel trasporto ferroviario ha superato il livello di guardia.

Maria Brunetti



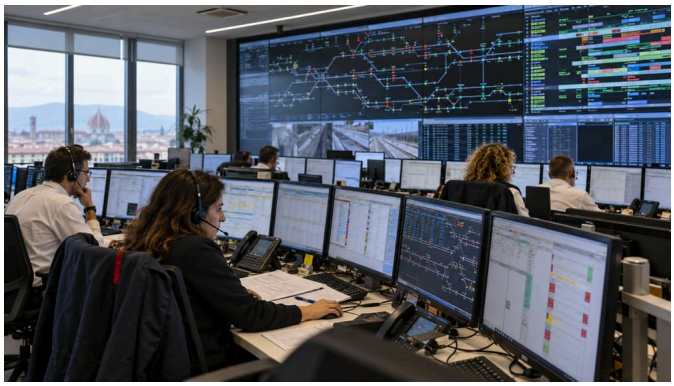
Turni flessibili e sicurezza: nel trasporto ferroviario il limite è stato raggiunto

La flessibilità oraria nel trasporto ferroviario ha superato il livello di guardia. Nei tavoli per il rinnovo contrattuale e nella contrattazione aziendale di secondo livello, le imprese chiedono una maggiore libertà nella gestione di turni, riposi e turnazioni. Nel settore ferroviario, però, la flessibilità non è soltanto una questione di equilibrio tra vita professionale e vita privata; quando supera determinati limiti, diventa un rischio diretto per la sicurezza dell'esercizio e per le migliaia di passeggeri che ogni giorno viaggiano sui binari.

Tra trasporto merci, alta velocità e servizi regionali, i turni del personale mobile, composto da macchinisti e capitreno, sono sempre più frammentati e soggetti a continue variazioni. La pretesa di considerare la disponibilità dei lavoratori come una risorsa infinita si scontra con la realtà di persone sottoposte a turni gravosi, cambiamenti dell'orario comunicati con scarso preavviso e riposi fuori residenza sempre più ridotti. Questa organizzazione del lavoro aumenta la stanchezza, lo stress e il rischio di disattenzione, con conseguenze che possono riguardare non solo i lavoratori, ma l'intero sistema ferroviario.

Il sindacato non è contrario a discutere di organizzazione e flessibilità. Tuttavia, la flessibilità non può essere unilaterale, illimitata né utilizzata per compensare carenze strutturali di organico. La vera questione riguarda da chi governa la flessibilità, con quali limiti e a quale prezzo. Se le imprese chiedono maggiore disponibilità al personale, devono garantire regole precise, programmazione trasparente, adeguati riconoscimenti economici e il pieno rispetto dei tempi di riposo.

Nel trasporto ferroviario la fatica operativa rappresenta uno dei principali fattori di rischio. Per questo la contrattazione di secondo livello deve introdurre vincoli chiari, verificabili e non negoziabili al ribasso. Le modifiche ai turni già programmati non possono avvenire all'ultimo momento senza un motivo eccezionale. Il personale deve ricevere un preavviso scritto e certo, mentre le variazioni urgenti devono essere limitate a situazioni realmente imprevedibili e accompagnate da adeguate compensazioni economiche o da riposi aggiuntivi.



Particolare attenzione deve essere riservata ai riposi fuori residenza. Dormire in albergo non garantisce necessariamente lo stesso recupero psicofisico del riposo nella propria abitazione. È quindi necessario stabilire un limite massimo mensile, prevedere indennità adeguate e impedire che il ricorso al riposo fuori sede

diventi uno strumento ordinario per coprire le carenze di personale. Il riposo deve essere effettivo e compatibile con la gravosità del lavoro svolto.

Anche le pause devono essere realmente garantite. Le finestre per la refezione e per i bisogni fisiologici non possono essere continuamente compresse o spostate per coprire i vuoti della programmazione. La sicurezza richiede tempi di recupero concreti, in orari congrui e compatibili con la durata del servizio. Non è possibile chiedere attenzione, responsabilità e prontezza decisionale a lavoratori privati dei tempi necessari per recuperare energie.

L'organizzazione dei turni deve inoltre rispettare i limiti previsti dalla legge e dal contratto. L'eventuale estensione del nastro orario per affrontare ritardi, assenze o picchi di lavoro non può trasformarsi in una regola ordinaria. Deve essere garantito un limite massimo della giornata lavorativa, comprensivo delle trasferte, insieme al rispetto dei riposi giornalieri. Allo stesso modo, la banca ore e lo straordinario non possono essere utilizzati strutturalmente per compensare le carenze di organico. Le ore accumulate devono essere recuperate entro tempi certi, evitando che il lavoratore rimanga sottoposto a un logoramento continuo.

La distribuzione dei turni notturni, festivi e più gravosi deve avvenire secondo criteri trasparenti e basati su un'equa rotazione. Le esigenze aziendali non possono ricadere sempre sulle stesse persone. Eventuali incentivi economici o agevolazioni fiscali devono servire a migliorare il salario dei lavoratori turnisti e non possono diventare un alibi per aumentare i carichi di lavoro o ridurre i tempi di riposo. Nessun riconoscimento economico può compensare un'organizzazione che mette a rischio la salute del personale e la sicurezza del servizio.

La sfida riguarda anche l'utilizzo delle nuove tecnologie. Le imprese ferroviarie impiegano software sempre più sofisticati per programmare i turni e ottimizzare l'impiego del personale. Tuttavia, un algoritmo può rispettare formalmente i limiti contrattuali e produrre comunque una distribuzione insostenibile dei carichi di lavoro. Per questo è necessaria una vera trasparenza algoritmica.

Le RSU e le commissioni paritetiche devono poter conoscere i criteri utilizzati dai sistemi aziendali e verificare come vengono distribuiti i turni notturni, i festivi, le trasferte, i riposi fuori residenza e i servizi più gravosi. Il controllo sindacale deve consentire di individuare tempestivamente le situazioni di sovraccarico e di monitorare lo stress lavoro-correlato prima che si trasformi in un pericolo sui binari.

La flessibilità ferroviaria ha un limite preciso. Oltre quel limite non ci sono soltanto i diritti dei lavoratori, ma la sicurezza di tutti. Per questo il rinnovo contrattuale deve garantire un equilibrio reale tra esigenze organizzative e tutela del personale. Un trasporto efficiente e sicuro nasce da lavoratori adeguatamente formati, rispettati e messi nelle condizioni di operare senza pressioni eccessive.

La qualità del servizio passa dalla qualità del lavoro. La flessibilità non può diventare precarietà, né essere utilizzata per trasferire sui lavoratori i costi delle inefficienze e delle carenze di organico. ■

«Eventuali incentivi economici o agevolazioni fiscali devono servire a migliorare il salario dei lavoratori turnisti e non possono diventare un alibi per aumentare i carichi di lavoro o ridurre i tempi di riposo.»

Tra difficoltà organizzative, costi aziendali e tutela dei diritti, il confronto sui permessi e sui congedi previsti dalla legge riapre il dibattito sul rapporto tra produttività e welfare.

Maria Brunetti



Il dilemma dell'assenteismo tutelato: quando i diritti dei lavoratori preoccupano le imprese

Tra difficoltà organizzative, costi aziendali e tutela dei diritti, il confronto sui permessi e sui congedi previsti dalla legge riapre il dibattito sul rapporto tra produttività e welfare.

Un problema organizzativo che compromette la competitività o, al contrario, una tutela fondamentale per la salute e la coesione sociale del Paese? Il dibattito sui cosiddetti "permessi titolati" – ovvero le assenze dal lavoro giustificate e garantite per legge – torna ad accendersi, evidenziando una distanza che appare difficile da colmare tra le direzioni del personale e i rappresentanti dei lavoratori.

Dalle piccole e medie imprese fino ai grandi gruppi industriali, la preoccupazione dei datori di lavoro è da tempo la stessa: la frammentazione e la somma dei permessi previsti dall'ordinamento italiano rendono sempre più complessa la pianificazione interna. Nel mirino delle associazioni datoriali non finiscono tanto la malattia ordinaria o la tutela della maternità in sé, quanto la gestione di istituti come i permessi previsti dalla Legge 104 per l'assistenza alle persone con disabilità, i congedi parentali e le assenze brevi per malattia, di uno o due giorni, spesso segnalate a ridosso dei fine settimana. Per le imprese si tratta di un costo non soltanto economico, legato alle spese retributive e al calo di efficienza, ma soprattutto organizzativo. Sostituire all'ultimo momento un lavoratore con competenze tecniche specifiche, specialmente sulle linee di produzione o nei servizi a turni, diventa sempre più difficile.



La risposta del mondo sindacale, tuttavia, ribalta questa interpretazione, respingendo qualsiasi tentativo di colpevolizzare i lavoratori. Quello che le aziende definiscono assenteismo, osservano i sindacati, è spesso la conseguenza delle carenze dello Stato sociale. Nella lettura sindacale, il rischio è anche che le norme sulla conciliazione tra vita e lavoro vengano piegate alle esigenze dell'impresa, perdendo di vista le necessità per cui sono state introdotte. Se un dipendente deve ricorrere ai permessi della Legge 104 o ai congedi familiari è anche perché i servizi pubblici, dagli asili nido all'assistenza domiciliare per gli anziani, non sempre riescono a rispondere alle necessità delle famiglie. Il lavoratore, in sostanza, si fa carico di una parte dell'assistenza che il sistema di welfare non riesce a garantire.

I sindacati respingono inoltre l'idea che le difficoltà di gestione o gli eventuali abusi di pochi possano tradursi in una responsabilità collettiva o in una restrizione dei diritti. La normativa vigente offre già alle imprese strumenti legali per tutelarsi che vanno dalle richieste di

visita fiscale all'INPS, nei casi previsti, fino alle contestazioni disciplinari e al licenziamento per giusta causa nei casi di frode comprovata, come l'utilizzo improprio dei permessi assistenziali. Trasferire queste difficoltà sui tavoli negoziali, anziché ricorrere ai controlli consentiti dalla legge, viene giudicato inaccettabile. La responsabilità della vigilanza spetta a chi dirige e le difficoltà organizzative nella gestione delle tutele non possono ricadere indistintamente sui lavoratori che ne usufruiscono correttamente.

Dal punto di vista sindacale, inoltre, l'aumento delle assenze brevi può essere anche il segnale di condizioni lavorative particolarmente gravose, come lo stress lavoro-correlato, i carichi eccessivi o le turnazioni difficili da sostenere. Curarsi tempestivamente ed evitare il peggioramento di una patologia può prevenire assenze più lunghe e costose nel tempo.



La sfida per il futuro si sposta quindi sui tavoli della contrattazione di secondo livello. La soluzione, secondo gli esperti di relazioni industriali, non consiste nella riduzione delle tutele, ma nel miglioramento dell'organizzazione del lavoro, nel rispetto delle finalità delle norme sulla conciliazione tra vita e lavoro. Accordi sugli orari flessibili e il consolidamento dello smart working possono contribuire a conciliare le esigenze delle imprese con i diritti dei lavoratori. Ma occorre considerare anche chi, per la natura delle proprie mansioni o per scelte aziendali, non può usufruire del lavoro agile. Per questi lavoratori, soprattutto nei settori operativi e nei servizi organizzati su turni, la riduzione dell'orario di lavoro a parità di retribuzione potrebbe rappresentare una risposta concreta, da definire attraverso la contrattazione collettiva. Una soluzione che consentirebbe di distribuire in modo più equilibrato i benefici dell'innovazione organizzativa, senza creare ulteriori disparità tra categorie di lavoratori. ■

«Dal punto di vista sindacale, inoltre, l'aumento delle assenze brevi può essere anche il segnale di condizioni lavorative particolarmente gravose, come lo stress lavoro-correlato, i carichi eccessivi o le turnazioni difficili da sostenere.»

Tutti questi indicatori saranno in territorio numerico negativo nei prossimi decenni, e le conseguenze finiranno per essere molto rilevanti per le politiche della mobilità.

Pietro Spirito



Meno italiani, ma non meno trasporti: così l'inverno demografico cambierà la mobilità

Nel 2080 l'Italia potrebbe avere 13 milioni di abitanti in meno e molti più anziani. Cambieranno pendolarismo, consumi e geografia delle consegne, mentre la carenza di lavoratori spingerà logistica e autotrasporto verso automazione e digitalizzazione. E anche le infrastrutture dovranno essere ripensate: la sfida non sarà trasportare meno, ma trasportare diversamente.

L'inverno demografico italiano non è soltanto una questione di natalità, di pensioni o di sostenibilità del welfare. È anche, e sempre più, una questione di mobilità. Per decenni il sistema dei trasporti italiano è stato progettato assumendo una crescita, o almeno una sostanziale stabilità, della popolazione, della struttura industriale, degli occupati, delle merci movimentate e dei pendolari. **Tutti questi indicatori saranno in territorio numerico negativo nei prossimi decenni, e le conseguenze finiranno per essere molto rilevanti per le politiche della mobilità. Non tutte le ricadute di questa profonda trasformazione sono nella agenda della politica.**

IL CALO DEMOGRAFICO

Le più recenti previsioni dell'Istat, base 1° gennaio 2025, delineano un quadro chiaro: nello scenario mediano **la popolazione italiana passa dai 58,9 milioni del 2025 a 55 milioni nel 2050 e a 45,8 milioni nel 2080.** Il calo non è accompagnato soltanto da una diminuzione quantitativa: **la quota degli over 65 passa dal 24,7% del 2025 al 34,5% nel 2050 e al 36,8% nel 2080. Parallelamente, la popolazione tra 15 e 64 anni scende dal 63,4% al 55,3% nel 2050.**

Il risultato sarà una trasformazione profonda della domanda di trasporto: meno spostamenti complessivi, una domanda più frammentata per le merci, più anziana per i passeggeri, più dispersa territorialmente, meno legata al pendolarismo tradizionale. **Il problema non sarà trasportare meno persone e meno merci. Sarà necessario trasportare diversamente le persone e le merci che rimarranno.**

L'INVERNO DEMOGRAFICO E IL TRASPORTO DELLE MERCI

L'inverno demografico riguarda innanzitutto la domanda di merci. **Cambiano innanzitutto i volumi**: meno abitanti, soprattutto nelle aree soggette a forte spopolamento, significano nel lungo periodo una diversa domanda di alimentari, beni di consumo, prodotti farmaceutici, distribuzione commerciale e servizi. Non è però una semplice riduzione lineare: **una popolazione più anziana modifica anche il *mix* delle merci richieste. Cambia la geografia della domanda.** La questione fondamentale non è soltanto quante tonnellate verranno trasportate, ma dove saranno generate e dove dovranno essere consegnate. Lo spopolamento delle aree interne può ridurre i volumi destinati ai piccoli centri, aumentando contemporaneamente la concentrazione dei flussi verso le aree metropolitane e i poli logistici. Inoltre, **l'invecchiamento modifica la logistica dell'ultimo miglio.** L'espansione della popolazione anziana può accrescere la rilevanza delle consegne a

domicilio. La progressiva diffusione del commercio elettronico, insieme alla maggiore domanda di farmaci, prodotti sanitari e beni consegnati direttamente presso l'abitazione, rende il *last mile* una componente sempre più importante della mobilità urbana.

MENO PERSONE, MENO LAVORATORI

Esiste poi una dimensione operativa, ancora più strategica. **Il sistema logistico non trasporta soltanto merci: ha bisogno di persone che le trasportino**. Autotrasporto, ferrovie, porti, terminal intermodali, magazzini, distribuzione urbana e servizi logistici dipendono da autisti, macchinisti, manutentori, operatori di terminal, addetti ai magazzini, tecnici e personale amministrativo. Questo rende la demografia un fattore diretto di competitività del sistema logistico. La carenza di personale può diventare una delle principali spinte verso l'automazione dei magazzini, la digitalizzazione dei terminal, sistemi di gestione intelligente delle flotte, automazione ferroviaria, mezzi a guida assistita, ottimizzazione dei carichi, maggiore intermodalità, consolidamento delle spedizioni. **La tecnologia, in questa prospettiva, non sarà soltanto uno strumento per aumentare la produttività. Diventerà anche una risposta alla scarsità demografica di lavoro.**

COME LA DEMOGRAFIA CAMBIA LA LOGISTICA

L'inverno della mobilità è anche un problema di rete. Per i passeggeri, la questione fondamentale sarà come garantire l'accessibilità a una popolazione più anziana e meno numerosa. Per le merci, occorrerà mantenere economicamente efficiente una rete logistica in presenza di una domanda più concentrata, territorialmente più diseguale e di una forza lavoro più scarsa. L'inverno demografico dovrebbe portare a distinguere con maggiore precisione tre tipi di infrastruttura: per la mobilità delle persone, delle merci e per esercizio misto. Il criterio demografico non può essere applicato nello stesso modo ai tre sistemi. Una linea passeggeri può perdere domanda perché perde popolazione il territorio servito. Un corridoio merci, invece, può mantenere o aumentare la propria importanza perché il suo mercato non coincide con la popolazione locale: serve una geografia economica molto più ampia.

L'inverno demografico italiano non coincide necessariamente con un inverno della mobilità. È piuttosto una trasformazione della mobilità. Diminuiranno alcuni spostamenti delle persone, soprattutto quelli legati alla scuola e al lavoro, mentre cambieranno profondamente le esigenze di accessibilità di una popolazione più anziana. Parallelamente, **la mobilità delle merci assumerà un'importanza crescente**: cambieranno i luoghi della domanda, aumenterà il peso della logistica dell'ultimo miglio, si accentuerà la concentrazione dei flussi e la scarsità di lavoratori renderà più urgente l'automazione e l'intermodalità. **La vera sfida non sarà dunque trasportare meno, ma trasportare in modo diverso**: persone anziane verso i servizi, merci verso territori meno densamente popolati, produzioni verso mercati sempre più internazionalizzati. La demografia ridisegnerà contemporaneamente la domanda di mobilità e l'offerta di lavoro che rende possibile il sistema logistico. Per questo l'inverno demografico è anche un problema di politica industriale e logistica. La popolazione può diminuire senza che diminuisca nella stessa proporzione la funzione economica di un territorio. Anzi, in alcuni casi, proprio la concentrazione della popolazione e delle attività può rendere ancora più importanti i grandi corridoi ferroviari, i porti, gli interporti e le piattaforme logistiche.

Il primo effetto dell'inverno demografico per il traffico passeggeri riguarda la dimensione complessiva della domanda. Il 22° Rapporto sulla mobilità degli italiani di Isfort aveva già stimato, sulla base delle prospettive demografiche, una possibile riduzione degli spostamenti complessivi nell'ordine del 7% al 2044. Ma dietro questo valore medio si nasconde una trasformazione molto più importante: gli spostamenti dei giovani tra 14 e 19 anni potrebbero diminuire del 28%, mentre quelli della fascia 75-84 anni aumentare del 39%. Anche gli spostamenti per lavoro sono previsti in diminuzione, nell'ordine del 6%.

Questa asimmetria è decisiva. Il sistema dei trasporti non può essere dimensionato sulla base del solo numero complessivo degli spostamenti. Deve considerare chi si sposta, per quale motivo, a quale ora, da dove verso dove, con quale frequenza, con quale autonomia fisica ed economica, con quale disponibilità di automobile. **Il declino demografico, dunque, non produce una semplice riduzione proporzionale della domanda. Produce una ricomposizione della domanda.** La popolazione in età lavorativa diminuirà sensibilmente. Ciò implica una progressiva riduzione della platea potenziale dei pendolari.

LA POLARIZZAZIONE GEOGRAFICA

L'inverno demografico italiano sarà anche un fenomeno di polarizzazione geografica. **Le previsioni Istat indicano che le aree interne, soprattutto nel Mezzogiorno, continueranno a perdere popolazione più rapidamente dei centri urbani**. La mobilità interna già mostra questa tendenza. Nel 2024 il Mezzogiorno ha registrato un saldo migratorio interno negativo di circa 52 mila persone. Basilicata e Calabria hanno avuto i tassi migratori negativi più elevati; valori significativi si registrano anche in Molise e Campania. Al contrario, il Nord ha registrato un saldo migratorio interno positivo

di circa 47 mila abitanti. Si crea così una geografia a due velocità.

LE INFRASTRUTTURE PER UN PAESE CHE NON CRESCE

Il declino demografico pone anche un interrogativo sulla politica infrastrutturale. Un sistema con 46 milioni di abitanti nel 2080 non può essere progettato utilizzando gli stessi criteri infrastrutturali di un Paese di 60 milioni di abitanti. Ma sarebbe altrettanto sbagliato interpretare questa trasformazione come una ragione per bloccare gli investimenti. **La questione diventa quella della selettività degli investimenti**. Occorrerà distinguere tra infrastrutture necessarie per la competitività (grandi corridoi ferroviari, nodi metropolitani, connessioni portuali, collegamenti internazionali) ed infrastrutture necessarie per la coesione (linee regionali, collegamenti interni, servizi di accessibilità alle aree periferiche). Potranno emergere, se non si correggono subito le pianificazioni, infrastrutture sovradimensionate, costruite sulla base di previsioni di crescita demografica ormai superate. Un'altra conseguenza significativa riguarda il rapporto tra nuove opere e manutenzione. Con una popolazione stagnante o in diminuzione, il capitale infrastrutturale pro-capite può persino aumentare. Questo significa che l'Italia potrebbe trovarsi con una quantità molto elevata di infrastrutture rispetto alla popolazione. Il problema non sarà quindi necessariamente la scarsità di infrastrutture. Potrà diventare la capacità di mantenerle, finanziarle, utilizzarle efficientemente, adattarle. eventualmente riconvertirle.

DA UN MODELLO QUANTITATIVO A UNO QUALITATIVO

L'inverno demografico produce dunque una contraddizione solo apparentemente insolubile. Una popolazione più anziana e meno numerosa può generare: meno mobilità complessiva ma contemporaneamente maggiore bisogno individuale di accessibilità. Un giovane può rinunciare a un viaggio perché non ha bisogno di andare in un determinato luogo. Una persona anziana può invece avere bisogno di raggiungere un ospedale e non avere alternative. **La rilevanza sociale dello spostamento non è quindi proporzionale alla sua frequenza. Questo modifica profondamente il concetto stesso di efficienza.**

La trasformazione demografica suggerisce, in definitiva, un passaggio da un modello quantitativo a un modello qualitativo. L'Italia che emerge dalle proiezioni demografiche non sarà semplicemente un'Italia con meno abitanti. Sarà un Paese con meno giovani, meno lavoratori, più anziani, più persone sole e una popolazione territorialmente più polarizzata. Le previsioni Istat indicano inoltre che l'invecchiamento è molto più certo del semplice valore numerico della popolazione futura: gli over 65 sono destinati ad aumentare fortemente anche nei diversi scenari previsivi. **Questa trasformazione obbliga a ripensare la politica dei trasporti**. Il problema non sarà più soltanto quanto trasporto produrre, ma quale accessibilità garantire. Le grandi città avranno bisogno di capacità, frequenza e intermodalità. Le aree interne avranno bisogno di continuità territoriale. Le persone anziane avranno bisogno di accessibilità fisica e di servizi affidabili. Le infrastrutture esistenti dovranno essere mantenute e utilizzate con maggiore selettività. Le nuove tecnologie dovranno consentire di rendere economicamente sostenibili servizi che la tradizionale organizzazione del TPL rende troppo costosi.

La questione demografica diventa così una questione trasportistica nel senso più profondo del termine. Il futuro del sistema italiano non sarà determinato soltanto da quante persone si muoveranno, ma dalla capacità di garantire a ogni persona, anche quando sarà anziana e vivrà lontano dai grandi centri, la possibilità concreta di muoversi. È questo il passaggio dalla politica della mobilità alla politica dell'accessibilità. E proprio per questo l'inverno demografico può diventare uno dei principali fattori di trasformazione della politica dei trasporti italiana nei prossimi trent'anni.

Riceviamo e replichiamo articolo di Pietro Spirito sul sito: uominietrasporti.it

Meno italiani, ma non meno trasporti: così l'inverno demografico cambierà la mobilità ■

Risorse stabili, imprese più forti e lavoro tutelato. La società digitale cambia gli spostamenti, le gare da sole non bastano.

Francesco Menegat



TPL, il coraggio di scegliere la mobilità di domani

Risorse stabili, imprese più forti e lavoro tutelato. La società digitale cambia gli spostamenti, le gare da sole non bastano.

La fermata è la stessa, ma chi aspetta non si muove più come prima. La società digitale ha cambiato abitudini, orari e bisogni. Il rapporto ASSTRA-Intesa Sanpaolo di dicembre 2025 fotografa un 2024 con la domanda ancora al 10% sotto il 2019 e spostamenti più brevi. Non basta riproporre l'offerta di ieri. Serve il coraggio di scegliere quale mobilità vogliamo per domani.

Il miliardo che si dice manchi al TPL va spiegato. Non è un ammanco di cassa né il costo del prossimo rinnovo contrattuale. ASSTRA-Intesa stima in 800 milioni annui l'erosione del Fondo nazionale trasporti per il mancato adeguamento all'inflazione. Il calcolo confronta i 5,271 miliardi del 2026 con i 6,070 necessari a conservare il potere d'acquisto del 2013. E l'inflazione torna a correre, più 4,2% annuo a settembre 2026 secondo l'Istat. Senza indicizzazione il divario si allarga.

È una stima del fabbisogno, non uno stanziamento dovuto per legge. Il decreto MIT sull'anticipazione 2026 conferma circa 5,27 miliardi per le Regioni ordinarie. Per il rapporto Pendolaria di Legambiente, dicembre 2025, al netto dell'inflazione il Fondo 2026 varrà il 38% in meno del 2009. In euro correnti le risorse crescono. In capacità di comprare servizi, no.

Al convegno ANAV di giugno 2026, lo studio del Politecnico di Milano ha distinto i bisogni. Agli 800 milioni per l'esercizio affianca 500 milioni annui per il rinnovo delle flotte dopo il PNRR. Fanno già 1,3 miliardi annui, più 75-115 milioni per i servizi di autobus verso le reti metropolitane. Non si può ridurre tutto a un unico buco indistinto.

Anche il contratto richiede un conto distinto. Nel verbale ministeriale del marzo 2025 le associazioni datoriali indicarono il costo del rinnovo in 270 milioni nel 2025, 370 nel 2026 e 510 annui dal 2027. Il 7 ottobre 2026 il Governo ha comunicato alla Camera risorse per 140,3 milioni nel 2025, 202,1 nel 2026 e 196,3 nel 2027. Rispetto alla copertura integrale impegnata mancano circa 600 milioni nel triennio e la soluzione non è acquisita.

Il contratto scade il 31 dicembre 2026, tra poco più di due mesi. Da luglio i sindacati lavorano su linee guida unitarie per il rinnovo 2027-2029 e da settembre le bozze di piattaforma sono al confronto tra sigle. La stagione che si apre va preparata con un finanziamento stabile, senza mettere salari e servizi gli uni contro gli altri.

Una partita si gioca adesso. Il decreto sul federalismo fiscale, in vigore da agosto, dal 2027 sostituisce il Fondo con una compartecipazione all'Irpef e cancella il vincolo che dal 2013 destina quelle risorse al trasporto pubblico. Le datoriali stimano 240 milioni annui in meno e con Regioni e Comuni chiedono correttivi. Il 13 ottobre il Governo ha approvato il Documento programmatico e la manovra 2027 si scrive adesso. La stabilità del finanziamento è la prima scelta.

Poi ci sono le gare e il nanismo delle imprese. ASSTRA-Intesa stima 831 operatori e circa 113 mila addetti, dati 2024. Nella distribuzione del 2022, l'88,5% delle aziende ha meno di cento addetti. Le imprese con autolinee sono scese da 1.093 nel 2010 a 807 nel 2023. Le aggregazioni avanzano, la frammentazione rimane.

Piccolo non significa inefficiente. In Francia l'Autorità della concorrenza documenta il peso di Keolis, Transdev e RATP Dev, ma contare i gruppi non equivale a contare le aziende né dimostra su quali leve si compete. Nel campione ASSTRA-Intesa il costo del lavoro pesa in media per il 46,9% del valore della produzione 2024. Da qui la nostra preoccupazione sindacale. Senza una crescita industriale, il rischio è che la concorrenza si faccia soprattutto sul lavoro, comprimendo organici, turni e tutele invece di migliorare il servizio. Le gare devono spostare la competizione su investimenti, innovazione e qualità.

Non è una questione di schieramenti, ma di scelte. Servono reti integrate, servizi flessibili e informazioni accessibili anche a chi non usa uno smartphone. Servono risorse stabili e aggregazioni fondate su progetti industriali, non soltanto su cambi di proprietà. Nel prossimo rinnovo, salario, formazione, sicurezza e conciliazione dei tempi devono camminare insieme. Una gara non è una politica dei trasporti. Il trasporto pubblico cresce quando crescono insieme il servizio, le imprese e il valore di chi lo fa funzionare. ■

«Il decreto sul federalismo fiscale, in vigore da agosto, dal 2027 sostituisce il Fondo con una compartecipazione all'Irpef e cancella il vincolo che dal 2013 destina quelle risorse al trasporto pubblico.»





RUBRICA · 5 ARTICOLI

Pensieri & Parole

Riflessioni e parole oltre la cronaca.

Il diritto di viaggiare, la bellezza di appartenere · Ciò che chiamammo follia · Venticinque anni sui binari: cambiano i treni, resta l'amicizia · Elogio dell'abbraccitudine · Il tempo che siamo

Dal 6 luglio al 12 settembre 2026 l'Intercity Roma-Reggio Calabria ha percorso anche la linea jonica, fermando a Roccella, Gioiosa, Locri e in altri centri della costa, senza cambio.

Antonella Multari



Il diritto di viaggiare, la bellezza di appartenere

Stasera papà mi ha raccontato del Dopolavoro Ferroviario. Ci è andato, dopo tanto tempo, perché c'erano i suoi colleghi in pensione e per qualche ora, mi ha detto, sono tornati tutti un po' ragazzi, o forse sono tornati semplicemente a essere quello che erano stati per una vita: ferrovieri.

Me lo raccontava in videochiamata, con quella voce che ultimamente mi sembra portarsi addosso un po' di stanchezza, e mentre parlava ho guardato i suoi occhi e per un istante li ho visti cambiare. Si sono accesi. Hanno ricominciato a viaggiare. E senza nemmeno accorgermene l'ho immaginato com'era allora, con il fischietto in mano, la divisa addosso, la mano alzata e lo sguardo rivolto verso di me, come se io fossi ancora quella bambina che lo aspettava sulla banchina.

Oggi, nella Giornata del Ferroviere, sento di dover raccontare una storia che non è soltanto la mia. È la storia di una famiglia, di una stazione, di una costa, di una generazione cresciuta con il rumore dei treni dentro le giornate e con l'idea, quasi naturale, che da qualche parte, oltre quel binario, il mondo continuasse. Il 3 ottobre è la Giornata del Ferroviere e non è un caso che coincida con la memoria della Napoli-Portici, inaugurata nel 1839, la prima ferrovia italiana. Da allora il treno non ha soltanto trasportato persone: ha spostato possibilità, avvicinato luoghi, messo in comunicazione vite che altrimenti sarebbero rimaste lontane.



Io sono figlia di un ferroviere. E forse questa frase, detta oggi, non dice più tutto quello che diceva allora.

A Roccella Jonica la stazione era una cosa grande. Non grande soltanto per i treni che arrivavano e partivano, ma per quello che rappresentava. Era un punto fermo, un cuore d'acciaio e pietra piantato nella cittadina, e attorno a quel cuore giravano persone, merci, studenti, famiglie, saluti, partenze, ritorni. Quando arrivò la ferrovia, nel 1871, Roccella era già destinata a trasformarsi profondamente e la sua stazione divenne una delle

più importanti tra Catanzaro Marina e Reggio Calabria. La ferrovia avrebbe cambiato il paesaggio e, insieme al paesaggio, anche la vita delle persone.

Nella Calabria jonica il treno fu molto più di un mezzo di trasporto. Portò lavoro, commerci, persone. Attorno ai cantieri ferroviari nacquero attività, locande, servizi; con il tempo i treni portarono studenti verso Soverato, Locri, Catanzaro e oltre, permisero ai commercianti di spostarsi, alle merci di viaggiare, alle famiglie di conoscersi e alle distanze di diventare, almeno un poco, attraversabili. Non so se si possa misurare con una statistica tutto quello che la ferrovia ha significato per la mobilità sociale di quelle terre. So però che per molte famiglie calabresi il lavoro nelle ferrovie rappresentò una possibilità di stabilità, e che per i loro figli il treno divenne anche la strada per andare a studiare, partire, vedere altro, immaginare un futuro diverso da quello che il paese d'origine sembrava aver già scritto.

Io quella ferrovia l'ho respirata e amata.

Ricordo papà che si infilava enormi scarponi neri. Ricordo noi bambini che andavamo a trovarlo in stazione e lui che, qualche volta, mi metteva in testa il suo cappello. Io lo indossavo orgogliosa e camminavo con quella serietà buffa che hanno i bambini quando credono di avere finalmente ricevuto un incarico importante. Arrivavo fino alla fontanella del bambino che faceva pipì, quella che oggi non c'è più e che ancora mi chiedo perché abbiano deciso che quel bambino dovesse smettere di fare pipì proprio lì, come se anche le fontane, crescendo, dovessero diventare adulte.

Poi il cappello passava a mia sorella.

Eravamo figlie di ferroviere. Anzi, di ferrovieri in famiglia ce ne sarebbero stati altri. E il binario, per noi, aveva una geometria diversa.

Avevamo quel tesserino che ci dava diritto a viaggiare gratis fino ai venticinque anni e ricordo ancora la piccola cerimonia che si ripeteva ogni volta che salivamo su un treno. Lo esibivi e sul volto del capotreno compariva un sorriso, poi cominciava una specie di albero genealogico ferroviario: «Di chi sei figlia?», «Di chi sei sorella?». E allora cominciavano i nomi, i cognomi, le parentele, i ricordi condivisi. Perché nella ferrovia, almeno nella mia infanzia, le persone non erano soltanto persone: erano una comunità che correva lungo i binari.

E io quel mondo lo guardavo dal finestrino.

La prima volta che presi il treno per Torino fu un viaggio che, nella mia memoria, non è mai finito davvero. Torino-Roccella, Roccella-Torino: una distanza che per una bambina sembrava infinita, e proprio per questo bellissima.

Erano altri treni. Gli scompartimenti avevano sei posti, i sedili di pelle marrone, e sopra i finestrini c'erano quelle immagini di luoghi italiani che sembravano piccole promesse per altri viaggi. Sei persone chiuse dentro uno spazio che, dopo qualche ora, non era più uno spazio estraneo. Si cominciava con un buongiorno timido e si finiva a raccontarsi la vita. Qualcuno tirava fuori il pane, qualcun altro il salame, una signora offriva i biscotti ai bambini; si parlava, si rideva, ci si scambiavano notizie come se ci si conoscesse da sempre. Poi arrivava la notte e quei sedili diventavano letti improvvisati, lo spazio si restringeva ancora e, nello stesso momento, diventava più grande, perché si condivideva anche quello: il sonno, il disagio, la stanchezza, la piccola intimità involontaria di un viaggio lungo.

Io, invece, non riuscivo a dormire. Stavo sempre incollata al finestrino. Guardavo il mondo scorrere all'indietro e pensavo che forse fosse quello il modo in cui il mondo cresceva: venendoti incontro e poi scomparendo dietro di te.

E quando arrivammo a Napoli era notte fonda. Ma io ero sveglia. Sveglia e felicissima. E svegliai tutti: era il mare, naturalmente, ed era l'effetto che ritrovarlo dopo ore e ore di montagne scatenava dentro di me. Ma io non lo sapevo ancora che il mare potesse stare accanto a un treno in quel modo. Non sapevo che certe meraviglie, quando sei bambino, non hanno bisogno di essere spiegate. Basta gridarle.

A Torino, poi, non volevo scendere. Mi rifiutai proprio. Il viaggio doveva continuare.

Molto probabilmente avevo capito, senza ancora saperlo dire, che viaggiare non significa soltanto arrivare da qualche parte. Significa attraversare il tempo mentre il paesaggio cambia e tu, seduta lì, cambi insieme a lui. È per questo che ancora oggi, quando salgo su un treno, qualcosa dentro di me torna a casa. Non è soltanto nostalgia: è riconoscenza.

Ho sempre avuto un rispetto quasi istintivo per chi lavora nelle ferrovie. Per il macchinista che porta il treno dentro la notte, per chi sta in cabina mentre noi dormiamo, per chi controlla un biglietto, per chi lavora sui binari, per chi apre e chiude una porta, per chi prepara una stazione, per chi pulisce, per chi fa manutenzione, per chi garantisce che quella lunga macchina di uomini, orari, segnali, acciaio e responsabilità continui a muoversi.

Nutro questo rispetto, con ogni probabilità, perché da bambina ho imparato che dietro un treno c'è sempre qualcuno: un volto, una responsabilità, un fratello, un padre.

E oggi mi fa ancora più impressione pensare a quanto sia cambiato quel lavoro. Perché mentre noi passeggeri

ci lamentiamo del ritardo, della coincidenza persa, dell'aria condizionata o del posto occupato, c'è chi lavora dentro quella stessa carrozza e può trovarsi a subire aggressioni. ***I dati ufficiali del Gruppo FS mostrano che nel primo trimestre del 2026 gli episodi denunciati ai danni del personale Trenitalia sono stati 29, contro i 68 dello stesso periodo del 2025: una diminuzione significativa, ma anche il segno concreto che la sicurezza di chi lavora a bordo e nelle stazioni è diventata una questione che non può essere data per scontata.***

E allora penso ai vecchi capotreno che sorridevano guardando il mio tesserino e mi chiedo se oggi, dietro quella divisa, sia rimasto qualcosa di quel mondo. Forse sì. Forse è proprio quello che bisogna difendere... non soltanto il treno, ma l'idea che un viaggio sia una responsabilità condivisa.

Ricordo il giorno del giuramento di mio fratello al Genio Ferrovieri. E ricordo soprattutto il viaggio per arrivarci: tutti insieme, ancora una volta su un treno, come se la nostra famiglia avesse imparato a misurare le emozioni in chilometri ferroviari. Eravamo tutti lì, e io avevo quella sensazione che mi accompagnava sempre... che il treno fosse un po' il nostro mezzo di trasporto. Per questo non lo lasciavamo sporco. Non lo lasciavamo in disordine. Prima di scendere raccoglievamo tutto, rimettevamo a posto, controllavamo il nostro spazio. Non perché pensassimo che fosse compito nostro pulire il treno, ma perché, in qualche modo, sentivamo di essere ospiti dentro una casa che apparteneva anche a noi.

Lo faccio ancora oggi con mia figlia. Una volta, su un Frecciarossa, una signora mi guardò quasi con disgusto mentre raccoglievo le nostre cose e sistemavo il posto. Mi disse: «Ci sono quelli delle pulizie». Aveva ragione. E io le risposi semplicemente che la civiltà non è inclusa nel biglietto.

Questo mi hanno insegnato i treni. Che uno spazio pubblico non è uno spazio di nessuno... è uno spazio di tutti, ed è proprio qui che il ricordo dell'infanzia incontra il presente.

Perché la ferrovia che io ricordo era una porta aperta sul mondo. La stazione di Roccella era un nodo importante, e il treno era una promessa: potevi salire e andare a Torino, a Napoli, a Roma; potevi studiare, lavorare, tornare, partire ancora. La linea jonica non era perfetta, non lo è mai stata, ma era una parte della vita di quei territori.

Poi qualcosa si è lentamente ristretto. I treni sono diminuiti, le lunghe percorrenze sono scomparse, le coincidenze sono diventate più complicate, e per troppo tempo la distanza geografica è tornata a somigliare a una distanza sociale. La stessa costa che un tempo aveva visto nella ferrovia uno strumento di connessione ha conosciuto un progressivo ridimensionamento dei collegamenti a lunga percorrenza.

Quest'estate, per qualche settimana, il treno è tornato a fare una cosa che sembrava appartenere a un passato remoto: collegare direttamente la Jonica con Roma. Dal 6 luglio al 12 settembre 2026 l'Intercity Roma-Reggio Calabria ha percorso anche la linea jonica, fermando a Roccella, Gioiosa, Locri e in altri centri della costa, senza cambio. Un ritorno che ha avuto il sapore della possibilità, ma che, terminata la sperimentazione, ha lasciato aperta la domanda sulla sua stabilità futura.

E io penso che non dovremmo avere paura delle parole: se una comunità chiede di essere collegata, non sta chiedendo un favore; sta chiedendo di poter vivere, di poter studiare, di poter lavorare, di poter curarsi, di poter tornare a casa, di poter partire senza dover prima attraversare un labirinto di coincidenze, automobili, autobus, stazioni lontane e ore aggiunte alla propria vita.

È una questione di treni, certo. Ma sotto il treno c'è sempre qualcosa di più grande... la possibilità di appartenere.

Quando sento parlare della mia costa, della Locride, della ferrovia jonica, non riesco a considerarla soltanto una linea sulla carta. Per me quel binario ha ancora l'odore della polvere, il rumore della campanella, il ferro caldo, il fischio che taglia l'aria.

E poi c'è quella sala macchine, quella stanza "supertecnologica" dove si potevano vedere tutti i treni in viaggio lungo la nostra linea, anche quelli ancora lontanissimi. Qualche amico di papà, vedendoci gironzolare lì intorno, decideva di concedermi un potere che oggi, a ripensarci, doveva sembrare enorme soltanto a me: premere il bottone per far abbassare il passaggio a livello.

Io lo premevo e mi sentivo padrona del mondo. Con un dito potevo fermare le automobili. Con un dito potevo comandare le sbarre. Con un dito potevo decidere, per qualche secondo, chi poteva passare e chi doveva aspettare. Una piccola dittatrice ferroviaria in miniatura, con corti capelli neri e gli occhi spalancati, convinta che il destino del paese fosse nelle sue mani. Poi arrivava il treno, e il mondo tornava al suo posto.

Sì, la stazione è stata una delle mie prime case, ed è per questo che nelle stazioni mi sento ancora bambina.

Mi piace l'attesa, mi piace il rumore delle rotaie, mi piace il momento in cui il treno arriva e tutto sembra tremare appena, mi piace guardare le persone che partono senza sapere nulla delle loro vite e immaginare che ognuna custodisca una storia, una paura, una destinazione, qualcuno che aspetta.

Mi piace salire. Mi piace ancora guardare dal finestrino.

E quando viaggio con mia figlia, qualche volta mi accorgo che faccio con lei le stesse cose che facevo con i miei fratelli... salutiamo le stazioni, cerchiamo il mare. Perché i ricordi non restano immobili... passano di mano... come un biglietto... come un cappello.

Stasera, mentre papà mi raccontava del Dopolavoro Ferroviario e dei colleghi incontrati dopo tanto tempo, ho pensato ancora una volta a quel bambino della fontana, al cappello che passava dalla mia testa a quella di mia sorella, al fischietto, alla campanella, ai pesci rossi che nella grande fontana della piazza si inseguivano senza sapere che anche noi li stavamo guardando. Dopo il gelato al bar della stazione andavamo a vedere loro. I pesci. Rosso contro rosso. Coda contro coda. Una rincorsa senza fine dentro quell'acqua circolare. E senza saperlo imparavo che ci sono luoghi da cui si parte e luoghi in cui si torna, e che qualche volta sono lo stesso luogo.

La stazione di Roccella, per me, è ancora lì. Nonostante il tempo, nonostante i binari diventati più silenziosi, io la porto ancora dentro e quando salgo su un treno sento una gioia che non so fingere. E mentre il treno parte, io penso a papà: lo immagino ancora giovane, con la divisa e il fischietto in mano. Alza la mano, mi guarda, e il treno riparte. Io non lo so se sto andando via o se, finalmente, sto tornando a casa.

«Quest'estate, per qualche settimana, il treno è tornato a fare una cosa che sembrava appartenere a un passato remoto: collegare direttamente la Jonica con Roma.»

Le voci dimenticate della ragione, il dolore degli artisti e l'inquietudine dei giovani: imparare ad ascoltare ciò che non sappiamo comprendere

Antonella Multari



Ciò che chiamammo follia

Le voci dimenticate della ragione, il dolore degli artisti e l'inquietudine dei giovani: imparare ad ascoltare ciò che non sappiamo comprendere

«Much Madness is divinest Sense — To a discerning Eye». Molta follia è il più divino dei sensi, per un occhio capace di discernere. **Emily Dickinson** consegna questi versi a una poesia breve e inquieta, nella quale la ragione e la follia sembrano scambiarsi le maschere... ciò che la maggioranza considera sensato può rivelarsi una forma di obbedienza, mentre ciò che viene giudicato folle può contenere una verità che nessuno vuole riconoscere. Ma chi decide dove finisca la ragione e cominci la sua ombra? E soprattutto: che cosa accade a una persona quando il suo dolore diventa, agli occhi degli altri, una definizione capace di inghiottire tutto il resto?

La follia comincia proprio là dove il linguaggio comune smette di essere sufficiente. Quando un comportamento ci appare incomprensibile, una sofferenza eccede le parole disponibili, una persona non riesce più ad abitare la propria quotidianità secondo le aspettative degli altri, siamo tentati di tracciare una linea: da una parte la normalità, dall'altra tutto ciò che ne devia. Una linea che sembra naturale, ma che la vita ci costringe a guardare con maggiore cautela. Perché le società non si limitano a riconoscere la sofferenza: stabiliscono anche come nominarla, quali manifestazioni temere, quali tollerare, quali nascondere. E, talvolta, quali vite considerare degne di essere ascoltate.

Non si tratta di negare l'esistenza della malattia mentale, né di confondere il dolore psichico con una forma superiore di conoscenza. La sofferenza non è una metafora da contemplare da lontano, e chi attraversa una crisi non ha bisogno che qualcuno trasformi il suo tormento in un privilegio poetico. La depressione non è una stagione romantica, la psicosi non è una porta segreta verso la verità, il delirio non è necessariamente una narrazione più autentica del mondo. Esistono condizioni che feriscono, disorganizzano, isolano, sottraggono libertà... esistono persone che hanno bisogno di diagnosi appropriate, terapie, continuità assistenziale e sostegno. Riconoscerlo è indispensabile. Ma altrettanto indispensabile è ricordare che una persona non coincide con la propria cartella clinica.

"*La follia è la fonte della sapienza*"... infatti la parola greca *manía* poteva indicare, in determinati contesti religiosi e filosofici, anche una forma di ispirazione divina, una condizione capace di oltrepassare i confini dell'ordinario. Nel *Fedro*, **Platone** distingue diverse forme di mania divina, riconoscendo ad alcune una funzione generativa nella vita umana. Non è una definizione 3clinica ante litteram, né una dimostrazione che la sofferenza psichica custodisca una verità superiore. È, piuttosto, il segno di quanto siano mutati nel tempo i significati attribuiti agli stati della mente e di quanto ogni epoca abbia cercato parole per avvicinarsi a ciò che la eccede.

Michel Foucault, nella *Storia della follia nell'età classica*, ha ricostruito il rapporto storico fra ragione, esclusione e potere, mostrando che il modo in cui una società separa il normale dall'anormale non è mai una questione soltanto astratta. Non significa che ogni malattia sia

un'invenzione sociale. Significa che anche il trattamento riservato a chi soffre, le istituzioni destinate ad accoglierlo o ad allontanarlo, le parole con cui lo descriviamo e i diritti che gli riconosciamo appartengono alla storia e alla responsabilità collettiva.

È qui che il pensiero di **Franca Ongaro Basaglia** diventa essenziale. In *Salute/Malattia. Le parole della medicina*, e in particolare nella riflessione sulla follia elaborata insieme a **Franco Basaglia**, la malattia viene restituita alla complessità della persona e del suo contesto. Il rischio della medicalizzazione, quando diventa uno sguardo esclusivo, è che la sofferenza venga separata dalle condizioni materiali, affettive e sociali in cui prende forma. La persona scompare dietro la definizione clinica... la sua storia viene sostituita dalla storia della malattia... i bisogni, le relazioni, la povertà, la solitudine e la perdita di autonomia rischiano di diventare elementi secondari.

Ma curare non può significare rendere invisibile. E comprendere la dimensione sociale del disagio non significa negare la necessità della cura. La lezione più profonda della deistituzionalizzazione non consiste nell'abolire le differenze fra salute e malattia, bensì nel riconoscere che nessuna terapia dovrebbe privare un essere umano della propria dignità, della possibilità di partecipare alle decisioni che lo riguardano, del diritto di abitare il mondo insieme agli altri.

Dickinson non dimostra che la follia sia sapienza: mette in discussione l'autorità della maggioranza quando pretende di coincidere con la verità. **Dino Campana**, nei *Canti Orfici*, scrive in *Sogno di prigione*: «*Nel viola della notte odo canzoni bronzee. La cella è bianca, il giaciglio è bianco*». In queste poche parole la prigionia si fa spazio, colore, suono... la scrittura ci conduce vicino a un'esperienza senza pretendere di esaurirla. Non occorre trasformare la vita di Campana in una leggenda della sofferenza per riconoscere la potenza della sua voce.

Anche **Vincent van Gogh**, in una lettera al fratello Theo e a Jo, scritta da Saint-Rémy il 9 maggio 1889, annotava di riuscire, poco alla volta, a considerare la follia «*come una malattia come un'altra*». È una frase importante proprio perché sottrae la sofferenza all'aura romantica con cui spesso viene osservata da chi non l'ha attraversata. Van Gogh non aveva bisogno di essere dichiarato folle per diventare un grande artista... la sua grandezza non autorizza nessuno a considerare inevitabile, necessaria o feconda la sua sofferenza. Non sappiamo quanto della sua opera sarebbe stato diverso senza di essa, e non abbiamo il diritto di trasformare in destino ciò che per lui fu anche dolore.

Lo stesso vale per **Edvard Munch**, per **Virginia Woolf**, per **Alda Merini**, per **Yayoi Kusama**, per tanti uomini e tante donne le cui opere sono state accostate a esperienze di sofferenza psichica. Le loro storie non sono intercambiabili, le loro condizioni non sono tutte uguali e le diagnosi retrospettive, quando non sostenute da documentazione adeguata, possono diventare un'altra forma di semplificazione. È facile, soprattutto dopo la morte, costruire una spiegazione ordinata: la ferita avrebbe generato l'opera, la crisi avrebbe aperto la strada alla visione, la malattia avrebbe consegnato all'artista una sensibilità speciale. Ma una vita non è un'equazione, e la sofferenza non è il prezzo che qualcuno deve pagare perché il mondo riceva in dono la sua bellezza.

La letteratura può avvicinarci a ciò che non conosciamo... non può sostituirsi alla testimonianza di chi soffre. Può offrire immagini, parole, forme di riconoscimento. Non può dirci che ogni esperienza di disagio sia uguale a un'altra, né autorizzarci a interpretare dall'esterno ciò che una persona vive. È una soglia, non una diagnosi.

Anche **Charles Bukowski**, con la sua scrittura ruvida, attraversata dalla marginalità, dall'alcol, dalla precarietà e da una radicale diffidenza verso le convenzioni, può entrare in questo coro come voce che mette a nudo il rapporto fra individuo e società, fra esclusione e desiderio di identità. La sua letteratura ci ricorda che il disagio non si presenta sempre con il linguaggio composto che vorremmo ascoltare. A volte arriva scomposto, contraddittorio, sgradevole. Eppure la dignità di una persona non può dipendere dalla gradevolezza con cui riesce a raccontare il proprio dolore.

E allora... *quanto siamo disposti ad ascoltare quando la sofferenza non è bella, non è istruttiva, non produce un'opera d'arte, non si lascia raccontare in modo esemplare? Quanto spazio concediamo a chi non riesce a trasformare ciò che vive in una storia comprensibile agli altri? E quanto siamo pronti, invece, a chiedergli di guarire in fretta, di tornare produttivo, di non disturbare, di ricomporsi dentro una normalità che spesso coincide con la nostra comodità?*

La salute mentale è una dimensione della vita che può essere attraversata, in forme e intensità diverse, da chiunque. ***L'Organizzazione mondiale della sanità*** la descrive come parte del benessere complessivo della persona, influenzato da fattori individuali, familiari, comunitari e strutturali. Le condizioni economiche, la sicurezza, la qualità delle relazioni, l'accesso all'istruzione, il lavoro, le discriminazioni e la possibilità di sentirsi parte di una comunità possono proteggere la salute mentale oppure comprometterla. Non tutto il dolore è una malattia... non tutto il dolore può essere affrontato da soli. E non ogni difficoltà si risolve con una prescrizione, così come non ogni sofferenza può essere affrontata senza un intervento clinico.

In Italia, i dati della *Sorveglianza HBSC (coordinata dall'Istituto Superiore di Sanità)* e i report della *SINPIA (Società Italiana di Neuropsichiatria dell'Infanzia e dell'Adolescenza)* tracciano un quadro che supera la dimensione dell'allarme temporaneo:

Ansia strutturata e Depressione: Si stima che oltre 700.000 giovani sotto i 25 anni convivano con disturbi d'ansia o quadri depressivi. L'ansia prestazionale, alimentata dall'iper-esposizione sui social media e dalla costante paura dell'esclusione (*FOMO*), ha trasformato la quotidianità scolastica e sociale in un terreno di giudizio ininterrotto.

Disturbi del Comportamento Alimentare (DCA) e Autolesionismo: Si registra un abbassamento drastico dell'età di esordio per i DCA (con casi precoci già a 10-11 anni) e un aumento vertiginoso dei comportamenti autolesivi non suicidari (*NSSI*), utilizzati dai ragazzi come modalità disfunzionale per somatizzare ed scaricare un dolore emotivo altrimenti innominabile.

-L'isolamento e la sindrome da Ritiro Sociale (*Hikikomori*): Studi epidemiologici rilevano che circa il **2% degli studenti delle superiori (oltre 40.000 ragazzi in Italia)** vive in una condizione di ritiro sociale volontario e prolungato. Non si tratta di semplice "dipendenza da Internet" o pigrizia: la rete è solo un rifugio passivo. La causa profonda è una paralizzante ansia sociale, il rifiuto dei modelli iper-competitivi e una forma di auto-difesa radicale di fronte al rischio del fallimento.

Queste manifestazioni non arrivano sempre con un linguaggio composto o decifrabile. Arrivano attraverso il silenzio, il ritiro, il rifiuto del cibo o l'aggressività. Ma la dignità di chi soffre non può dipendere dalla gradevolezza con cui riesce a raccontare il proprio dolore.

In Italia, la spesa pubblica destinata alla salute mentale si attesta mediamente al di sotto del **3% del Fondo Sanitario Nazionale**, ben lontano dal target minimo del 5% raccomandato in sede europea. *I Dipartimenti di Salute Mentale (DSM) e i servizi di Neuropsichiatria Infantile (UONPIA)* sono afflitti da gravissime carenze organiche di medici, psicologi, educatori e infermieri. Il risultato è tragicamente concreto:

Liste d'attesa di mesi per una prima visita psicologica o neuropsichiatrica nel pubblico.

Impossibilità di garantire la continuità terapeutica sul territorio.

Una progressiva privatizzazione delle cure che trasforma la salute mentale in un lusso accessibile solo a chi dispone di risorse economiche adeguate.

Non basta invitare le persone a cercare aiuto se le strutture pubbliche non sono in grado di accoglierle. Il benessere mentale non è solo una capacità individuale di resistere, ma il risultato di politiche pubbliche, servizi di prossimità, prevenzione nelle scuole e sostegno alle famiglie.



Il tema scelto *dall'Organizzazione mondiale della sanità* per la **Giornata mondiale della salute mentale del 10 ottobre 2026** è *Lived experiences heard: real voices, real change*. Le esperienze vissute devono essere ascoltate, ma soprattutto devono poter incidere sulle politiche, sui servizi e sulle decisioni. È un passaggio decisivo: ascoltare non significa invitare qualcuno a raccontare la propria sofferenza per poi tornare a decidere senza di lui. Significa riconoscergli competenza sulla propria esperienza, coinvolgerlo nella costruzione dei percorsi che lo riguardano, superare l'idea che la persona in cura sia soltanto destinataria di un sapere prodotto altrove.

Una voce ascoltata non è ancora una voce riconosciuta. Perché il riconoscimento diventi reale, occorrono servizi capaci di accogliere senza umiliare, professionisti sostenuti nel loro lavoro, tempi di attesa compatibili con i bisogni, percorsi di prossimità, continuità assistenziale e attenzione ai diritti. Occorre che la cura non coincida con l'espulsione dalla vita comune, che la comunità non sia un luogo dal quale la persona viene allontanata per poi essere invitata a reintegrarsi da sola. Occorre, soprattutto, che chi ha attraversato la sofferenza non sia costretto a scegliere fra essere considerato malato e continuare a essere considerato persona.

Dovremmo tornare a guardare la parola *follia* senza la fretta di assolverla o condannarla. Ci sono sofferenze che richiedono cura, e ci sono ingiustizie che richiedono cambiamento. Ci sono momenti in cui la mente si ammala e altri in cui è il mondo a diventare insostenibile. Il vero confine passa fra uno sguardo che riduce e uno sguardo che prova a comprendere... fra il desiderio di normalizzare tutto e la disponibilità a restare accanto a ciò che non comprendiamo. Perché la salute mentale non è soltanto la possibilità di tornare a funzionare secondo le aspettative del mondo. È soprattutto la possibilità di essere accolti mentre si cerca, faticosamente, un modo di abitarlo...

Accogliere la salute mentale significa, in fondo, restituire alla sofferenza la sua voce e la sua dignità, fare spazio alla profonda verità che Torquato Tasso affidò al suo tempo durante gli anni di isolamento:*«Io non nego che io sia pazzo; ma credo d'esser pazzo dolente, e non di quelli che non sentono il loro male.»*... imparare ad ascoltare questa consapevolezza è il primo, vero passo verso una società capace di curare senza giudicare.

«Perché il riconoscimento diventi reale, occorrono servizi capaci di accogliere senza umiliare, professionisti sostenuti nel loro lavoro, tempi di attesa compatibili con i bisogni, percorsi di prossimità, continuità assistenziale e attenzione ai diritti.»

I ricordi, le risate, i colleghi che non ci sono più e quel legame che il tempo non ha cancellato.

Andrea Pepè



Venticinque anni sui binari: cambiano i treni, resta l'amicizia

Dall'assunzione nel 2001 al ritrovo di settembre. I ricordi, le risate, i colleghi che non ci sono più e quel legame che il tempo non ha cancellato. Il racconto di Andrea Pepè.

La Redazione

Venticinque anni di lavoro non sono soltanto un traguardo professionale. Sono una parte importante della vita, fatta di esperienze condivise, responsabilità, amicizie e ricordi che resistono al passare del tempo. Nel settembre scorso, un gruppo di macchinisti della metropolitana di Roma e delle ferrovie ex concesse, assunti nel 2001, si è ritrovato per festeggiare questo anniversario. Tra loro anche Andrea Pepè, responsabile Social di FAST-Confsal, che ci ha inviato una testimonianza personale, nella quale la nostalgia si accompagna all'ironia e al piacere di ritrovarsi. La pubblichiamo volentieri perché racconta, con semplicità e autenticità, quel patrimonio di rapporti umani che rappresenta una parte preziosa del mondo del lavoro.

Nel mese di settembre alcuni macchinisti della metropolitana di Roma e delle ferrovie ex concesse hanno festeggiato venticinque anni di lavoro. E chi scrive fa parte di quel gruppo.

Assunti nel 2001, di strada ne abbiamo fatta davvero tanta. Venticinque anni di rotaie significano, facendo qualche conto, quasi 840.000 chilometri percorsi: poco meno di ventuno volte il giro del mondo.

Alcuni di noi continuano a trasportare ogni giorno lavoratori, studenti e turisti attraverso le gallerie romane e lungo le ferrovie che arrivano fino al mare o attraversano il Lazio settentrionale, raggiungendo Viterbo. Altri hanno lasciato la cabina di guida e oggi si occupano di organizzare i turni, garantire la regolarità del servizio oppure svolgere attività di formazione. Altri ancora, purtroppo, non sono più con noi. Ci guardano da lassù, con il loro sorriso sornione, e continuano ad accompagnarci nei ricordi e nel nostro lavoro quotidiano.

Per festeggiare questo traguardo, come da tradizione, abbiamo organizzato un pranzo. Un'occasione per stare insieme, scherzare, ridere e ricordare gli anni trascorsi nel trasporto pubblico.

Con il passare del tempo, però, anche questi incontri sono cambiati. Diciamo che sono diventati un po' più tranquilli. Qualcuno ricorda ancora certe memorabili bevute in campagna, quando c'era sempre chi finiva per esagerare con il vino. Quest'ultimo pranzo, invece, mi ha quasi stupito per la sua normalità.

Certo, non è mancato chi, con il suo vocione, ha intrattenuto tutti ricordandoci quanto siano importanti le visite audiometriche. C'era chi discuteva delle prossime elezioni sindacali e chi raccontava le vicissitudini del lavoro e della famiglia. Ma, in fondo, il pranzo è soltanto una scusa per ritrovarsi.

Dispiace, piuttosto, che per ricorrenze come questa le nostre aziende non organizzino più momenti di incontro e riconoscimento, come invece accadeva in passato. Con il tempo sembra essersi perso quello spirito di

"famiglia" che un tempo si respirava nei luoghi di lavoro. Naturalmente, con tutti i limiti e i problemi che anche una famiglia può avere, per carità.

Quel gruppetto di ragazzi che venticinque anni fa si affacciava al mondo del trasporto pubblico oggi è composto da uomini maturi, ciascuno con la propria storia, le proprie esperienze e qualche inevitabile acciacco.

In fondo, il treno ti trasforma, nel bene e nel male. Gli anziani ce lo ripetevano spesso: *"Sto lavoro è come una lima sorda"*. Una frase che allora forse non comprendevamo fino in fondo, ma che oggi assume un significato diverso.

Questo mestiere cambia il carattere. Ti insegna a essere paziente davanti ai piccoli problemi, ma anche a prendere decisioni importanti in pochi istanti. Ti abitua agli imprevisti, alle responsabilità e alla necessità di trovare soluzioni.

A pensarci bene, anche i guasti dei treni assomigliano un po' ai problemi che incontriamo lungo il percorso della vita. All'inizio tutto sembra complicato, ogni anomalia sul quadro strumenti della cabina di guida genera preoccupazione e qualche inevitabile ansia. Poi arrivano l'esperienza, la capacità di valutare le situazioni e quella sicurezza che soltanto gli anni possono dare.

Così, senza quasi accorgercene, siamo cambiati. Nessuno di noi è più esattamente il ragazzo che nel 2001 saliva per la prima volta su un treno con l'emozione e la responsabilità di doverlo condurre.

Forse è proprio questo il bello dei nostri pranzi: incontrarsi, riconoscersi, scoprire quanto siamo cambiati e, allo stesso tempo, ritrovare qualcosa di quei ragazzi che eravamo. Festeggiare insieme la vita che ci ha fatto conoscere venticinque anni fa e che ancora oggi ci fa camminare, ciascuno lungo il proprio percorso, affrontando gli imprevisti di tutti i giorni.

Adesso è già tempo di pensare al prossimo pranzo, con l'augurio di ritrovarci ancora tutti insieme e di conservare quello spirito di sana goliardia che ci ha sempre contraddistinto.

Auguri a tutti noi!

Andrea Pepè

«Quel gruppetto di ragazzi che venticinque anni fa si affacciava al mondo del trasporto pubblico oggi è composto da uomini maturi, ciascuno con la propria storia, le proprie esperienze e qualche inevitabile acciacco.»

Ci sono esperienze che nascono in una regione dell'esistenza in cui il pensiero non ha ancora imparato a separarsi dal corpo.

Antonella Multari



Elogio dell'abbraccitudine

Ci sono esperienze che nascono in una regione dell'esistenza in cui il pensiero non ha ancora imparato a separarsi dal corpo. L'abbraccio appartiene a questa pangea primordiale. È una vibrazione pura, una sottile architettura energetica che attraversa la carne e la risveglia... un rifugio, un incontro, un sacro riconoscimento.

La comunicazione non è mai fatta solo di concetti, ma di dettagli invisibili... di sguardi capaci di svelare la verità dell'anima prima ancora che la mente ne formuli il senso.

Non voglio osservare l'abbraccio da lontano. Voglio abitarne l'anatomia conservandone intatto l'incanto, seguire i percorsi nervosi che attraversano la pelle senza dimenticare il tremore che può abitare una mano, parlare delle molecole che partecipano alla regolazione delle emozioni senza fingere che un sentimento possa essere racchiuso in una formula.

Perché un abbraccio è anche questo... la materia che diventa linguaggio... la fisiologia che si fa relazione... il corpo che, per un istante, smette di essere soltanto il confine della nostra individualità e diventa una finestra spalancata sull'esistenza di qualcun altro.

Mi piace chiamare tutto questo abbraccitudine... un neologismo che racconta una disposizione interiore alla vicinanza. La capacità di accogliere senza invadere... stringere senza trattenere... offrire riparo nel mentre ci si ripara. Non è soltanto il tentativo di fare spazio a un'altra vita... è la disponibilità ad accoglierla, senza pretendere di contenerla tutta.

Ecco perché, quando penso a un abbraccio, penso a una stretta che, per qualche secondo, libera e trasforma la nostra natura... ci rende esseri *animani*: creature di *humus*, radicate nella terra dell'umano, ma attraversate dal soffio dell'anima, capaci di compiere, nell'incontro, il viaggio simbolico dalla materia al vento. Non per smettere di essere terra, ma per scoprire che anche la terra può respirare, farsi soffio, imparare a volare. Perché evolvere significa proprio questo... non abbandonare ciò che siamo, ma lasciare che l'incontro con l'altro dischiuda in noi possibilità ancora inesplorate... che il corpo, senza cessare di essere corpo, diventi passaggio, volo, apertura all'universo.

Immagino il movimento delle braccia che si sollevano, la piccola esitazione che talvolta precede il contatto, il modo in cui due corpi cercano una posizione possibile senza urtarsi, riconoscendo istintivamente i reciproci spazi. Una spalla si avvicina, un avambraccio passa dietro la schiena, una mano si posa tra le scapole oppure raggiunge la parte più bassa della schiena, là dove il gesto può diventare sostegno. Le dita si distendono, si raccolgono appena, talvolta restano immobili, talvolta compiono un movimento lento, quasi a dire ciò che la voce non sa formulare. Il torace incontra il torace, oppure il corpo si dispone di sbieco, lasciando un margine d'aria. La testa può appoggiarsi a una spalla, sfiorare una guancia, fermarsi vicino al collo. Il respiro dell'uno diventa percepibile all'altro, non necessariamente uguale, non necessariamente sincronizzato, ma presente. Ci si lascia guidare senza che nessuno guidi.

Siamo abituati a pensare che l'abbraccio sia sempre la risposta naturale alla vicinanza. Ma c'è un'arte ancora più intima e sottile: *la misura della presenza*.

A volte, la scelta di non stringere non nasce dal distacco, ma da una profonda forma di rispetto per la sacralità del gesto. Può accadere quando avvertiamo che un contatto, per essere autentico, non può essere disperso nella confusione di un momento collettivo, ma richiederebbe uno spazio protetto.

Altre volte, il corpo si ferma perché sa che per donarsi davvero in un abbraccio occorre un accordo silenzioso, una chiarezza limpida, la consapevolezza condivisa di ciò che giace al di sotto dell'epidermide. E c'è anche una sacra prudenza del cuore... il timore custodito di sentire fin troppo, di lasciar fluire un'intensità che travolgerebbe le difese del possibile.

In questa sospensione non c'è necessariamente chiusura, ma può esserci il desiderio che un gesto così potente non venga disperso nella fretta. E allora l'abbraccio, ancora mancato, resta una possibilità custodita: una forma di cura che sa attendere, senza pretendere di conoscere in anticipo il volto del momento in cui potrà compiersi.

Tutto comincia prima della parola. Veniamo al mondo con la fame ancestrale di essere tenuti e riconosciuti. E quando due corpi si avvicinano per incontrarsi, *l'imago* compie la sua alchimia.

Il confine dell'esitazione... quel margine d'aria e di tempo in cui due presenze si sfiorano, ancora sospese tra il desiderio di avvicinarsi e la delicatezza di chiedersi il permesso di entrare l'una nello spazio dell'altra.

Il respiro condiviso... una mano che si posa tra le scapole o sfiora il collo, il calore che attraversa la pelle, il ritmo del corpo che sembra cercare, nell'altro, una possibile risonanza.

Il flusso sottile... sotto la pelle, le fibre nervose raccolgono gli stimoli del contatto... il sistema nervoso elabora sensazioni che possono favorire il benessere e la regolazione emotiva. Ma oltre la biologia, là dove le parole cedono il passo all'immaginazione, l'abbraccio sembra aprire un passaggio invisibile... una eco tra mondi interiori, un filo di luce teso tra le nostre oscurità, come se persino la distanza tra i multiversi potesse, per un istante, lasciarsi attraversare.

L'abbraccio autentico è un punto di incrocio tra l'umano e il cosmo. È la cassa di risonanza di un apprendimento reciproco, dove la presenza dell'altro non ti isola, ma ti ricuce alla bellezza del mondo. Riconoscere i dettagli di chi ci sta di fronte significa imparare una semantica dell'EsserCi.

Le ricerche di **Frans de Waal** sulla continuità delle emozioni tra le specie e le riflessioni di **Roland Barthes** sulle attese e sui silenzi del discorso amoroso ci invitano, da prospettive diverse, a riconoscere nella vicinanza *un'arte dell'ascolto*. In un'epoca segnata dalla *'fame di pelle' (skin hunger)* e da conversazioni veloci, *l'abbraccitudine è l'atto di non aggiungere distanza alla distanza*. Accogliere. Sostenere. Custodire. E... quando è il momento... lasciare andare.

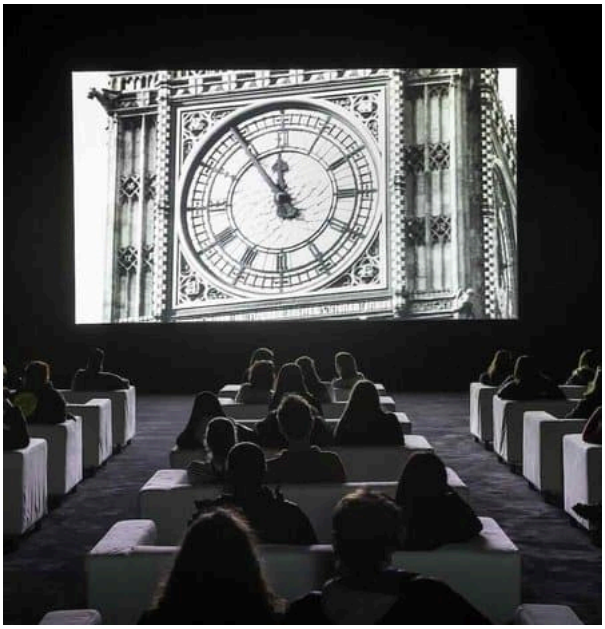
Non per ritirare il bene, ma per permettere all'altro di camminare lungo il margine sottile dei propri vuoti con un passo più leggero, portando con sé l'impronta silenziosa del passaggio dell'altro.

Se un giorno la vita ci chiederà di spiegare il senso di un'attesa o di un gesto mancato, non serviranno grandi teorie. Basterà la verità del momento, la limpidezza degli sguardi e la consapevolezza che certi chiarimenti appartengono solo a chi sa leggere dentro gli spazi bianchi.

Vieni, se vuoi. Per un momento, riposa. E quando sarai pronto, torna alla tua corrente con un po' meno di solitudine addosso. ■

Davanti a un megaschermo che non conosce sonno, lo spettatore entra in un tempo che è insieme il proprio e quello di migliaia di vite immaginarie.

Antonella Multari



Il tempo che siamo

Davanti a un megaschermo che non conosce sonno, lo spettatore entra in un tempo che è insieme il proprio e quello di migliaia di vite immaginarie. In *The Clock*, la monumentale installazione di **Christian Marclay**, frammenti di storia del cinema si rincorrono senza sosta: orologi a cucù, sveglie impolverate, quadranti digitali, sguardi ansiosi e voci che sussurrano l'ora. Tutto è sincronizzato con il tempo reale di chi guarda. Se nella sala sono le quindici e venticinque, sullo schermo un attore di un film girato cinquant'anni prima potrebbe guardare il quadrante e pronunciare proprio quelle parole: «Sono le quindici e venticinque». Il passato, per un istante, sembra raggiungerci... il cinema si fa specchio del presente, mentre il presente si scopre abitato da un'infinità di altri tempi. L'opera non è soltanto un prodigio di montaggio: è una vertigine, una domanda affidata alle immagini. Quanto c'è di naturale nel tempo che crediamo di misurare, e quanto, invece, appartiene alla convenzione con cui abbiamo imparato a contenerlo...

Ogni autunno, quando le lancette arretrano di sessanta minuti... ci viene restituita l'illusione di un'ora, almeno secondo il calendario, ma nessuno sa davvero dove collocarla nell'intimità della propria esistenza. Il corpo si risveglia prima o dopo, il sonno si scompone, le abitudini cercano un nuovo equilibrio. Eppure, mentre regoliamo gli orologi, nulla sembra essersi spostato nel mondo: è cambiato il modo in cui decidiamo di nominarne il passaggio. Il gesto, apparentemente banale, dischiude così una questione più profonda: il tempo che scandisce le nostre giornate non coincide necessariamente con il tempo che abitiamo. La modernità ha avuto bisogno di ore condivise, di orari uniformi, di una misura capace di sincronizzare il lavoro e la vita collettiva... ma la coscienza, la filosofia e la fisica ci restituiscono un'immagine assai meno doma. Il tempo non è un contenitore immobile in cui gli eventi si succedono ordinatamente: è una realtà più complessa, nella quale la misura, l'esperienza e il divenire non sempre coincidono.

Per lunghissimo tempo, l'immaginazione occidentale ha pensato il tempo come un fiume universale, uniforme nel suo corso, indifferente a ciò che trascina con sé. **Isaac Newton** ne aveva formulato una concezione assoluta: un tempo che scorre indipendentemente dagli oggetti e dagli eventi, come se l'universo intero battesse al ritmo di un unico, invisibile orologio. La rivoluzione di **Albert Einstein** ha incrinato questa certezza. Con la relatività, il tempo ha perduto la propria presunta universalità: la sua misura dipende dal moto dell'osservatore e, nella relatività generale, dalla struttura dello spazio-tempo, che la massa e l'energia contribuiscono a curvare. Non esiste più un unico presente valido per ogni punto dell'universo, una stessa ora cosmica alla quale ricondurre ogni cosa. Anche la distinzione fra passato, presente e futuro, apparentemente così naturale, si rivela meno semplice di quanto l'esperienza quotidiana suggerisca. Einstein, in una lettera di condoglianze scritta il 21 marzo 1955, dopo la morte dell'amico Michele Besso, definì la separazione fra queste dimensioni un'illusione, per quanto ostinata. Una riflessione che rimanda alla relatività della simultaneità e all'assenza, nella fisica relativistica, di un presente universale condiviso da tutti gli osservatori. Non una negazione del

dolore della perdita, ma un invito a interrogare la nostra percezione del tempo e il modo in cui ordiniamo gli eventi dell'esistenza.

La ricerca contemporanea spinge la domanda ancora più nelle interiora dell'universo. Nel tentativo di conciliare relatività generale e meccanica quantistica, alcune formulazioni della gravità quantistica sembrano rinunciare a un tempo fondamentale, simile a quello che accompagna ogni nostra giornata. Ci invita a considerare il tempo non come una cornice eterna e immutabile, ma come qualcosa che potrebbe emergere da relazioni più profonde fra i fenomeni. A livello microscopico, le descrizioni fondamentali della natura non sempre richiedono una variabile temporale universale... il tempo che sperimentiamo, invece, appartiene al mondo macroscopico delle relazioni, dei processi e delle trasformazioni. Questo significa che ciò che chiamiamo tempo potrebbe essere molto diverso da ciò che i nostri orologi ci inducono a immaginare.

Rimane, soprattutto, il mistero della sua direzione. Perché ricordiamo il passato e non il futuro? Perché le tracce si depositano alle nostre spalle, mentre ciò che deve ancora accadere ci viene incontro senza memoria? La termodinamica riconduce la freccia del tempo, nel mondo macroscopico, alla crescita dell'entropia, ossia alla tendenza dei sistemi isolati verso stati più probabili. È in questa asimmetria che si inscrive una parte essenziale della nostra esperienza: le cose si consumano, i corpi cambiano, le forme si disfano e nessun istante ritorna identico a sé stesso. Ma ciò che la fisica descrive attraverso leggi e modelli, la coscienza lo avverte come nostalgia, attesa, perdita. La freccia del tempo non è soltanto una questione di materia e di energia... è anche lo squarcio attraverso cui l'essere umano scopre di non poter trattenere ciò che ama.

Nel IV secolo, **Agostino**, interrogandosi nelle *Confessioni* sull'enigma del tempo, si chiedeva come potessimo misurare ciò che non è più e ciò che ancora non è. Il passato è affidato alla memoria, il futuro all'attesa, il presente all'attenzione: tre dimensioni che si raccolgono nell'animo, dove il tempo acquista consistenza come esperienza vissuta. È la *distentio animi*, la distensione dell'interiorità, nella quale ciò che è stato continua a risuonare e ciò che ancora non è già comincia a prendere forma. Il tempo, allora, non è soltanto ciò che passa: è anche ciò che rimane in noi, ciò che attendiamo, ciò che ci attraversa senza lasciarsi afferrare.

Secoli dopo, **Henri Bergson** avrebbe distinto il tempo spazializzato della scienza dalla *durée réelle*, la durata reale: da una parte, una successione di unità separate, minuti e secondi allineati come granelli di sabbia... dall'altra, il flusso continuo della coscienza, nel quale gli istanti non si sommano semplicemente, ma si compenetrano. Un'ora trascorsa nell'attesa può pesare più di un'intera giornata felice... un incontro di pochi minuti può lasciare un'impronta destinata a durare anni. L'orologio registra la stessa quantità, ma la vita ne conosce un'altra qualità. È qui che la precisione del quadrante incontra il limite della propria pretesa: può misurare quanto tempo sia trascorso, non dire fino in fondo che cosa sia accaduto dentro di noi.

La poesia raccoglie questa rottura e la trasforma in immagine, facendo della precarietà del tempo una lingua capace di parlare a tutti. In **Eugenio Montale**, la memoria è un pozzo dal quale tentiamo invano di riportare in superficie ciò che abbiamo perduto. Nella poesia *Cigola la carrucola del pozzo*, il volto riemerso dall'acqua sembra restituirci per un istante una presenza, ma basta un movimento perché l'immagine si spezzi e scompaia. Non è soltanto il passato a sfuggirci: è la possibilità stessa di recuperarlo intatto. Ricordare significa talvolta sfiorare una soglia, udire un'eco, riconoscere una luce senza poter ritrovare il luogo da cui proviene.

Nei *Quattro quartetti*, **T. S. Eliot** cerca invece il punto in cui le dimensioni temporali sembrano toccarsi, il luogo in cui passato, presente e futuro possono coesistere in un unico nodo di significato. In *Burnt Norton*, prima sezione dell'opera, scrive: «Time present and time past / Are both perhaps present in time future». Il passato non è una stanza definitivamente chiusa, né il futuro una porta che si apra soltanto in avanti: entrambi partecipano, in modi diversi, alla trama del presente.

Anche **Jorge Luis Borges**, nella poesia *Arte poetica*, riconosce nel fiume una figura del tempo e nell'acqua il fluire delle esistenze. I volti passano, la corrente ci trascina, eppure lo sguardo poetico riesce a trasformare la fugacità in memoria, il trascorrere in musica. Non siamo soltanto esseri che attraversano il tempo: siamo anche coloro che cercano, nelle sue acque, un'immagine capace di resistere alla scomparsa.

Chissà, forse, è proprio qui che l'ora sottratta o restituita dagli orologi sociali rivela il suo arcano. Ci disorienta perché ci ricorda, con la discrezione di un gesto quotidiano, che non abitiamo tutti lo stesso tempo. C'è il tempo uniforme delle agende e degli appuntamenti... e c'è il tempo autentico delle relazioni, delle attese, delle parole rimaste in sospeso. C'è il tempo che vorremmo accelerare quando soffriamo e quello che imploriamo di fermare quando siamo felici. Nessuna lancetta può accordare perfettamente queste diverse durate, perché la vita non procede sempre al ritmo che le imponiamo.

E allora il tempo ritrovato non è quello che ci viene restituito spostando indietro le lancette, né quello che crediamo di salvare riempiendo ogni minuto. È il tempo che riusciamo a sottrarre alla distrazione, alla fretta, all'illusione di poter rimandare infinitamente

ciò che conta. La fisica ci invita a ripensare le coordinate dell'universo... la filosofia ci ricorda che il tempo è anche una questione dell'anima... la poesia ci insegna a sentirne il peso e la bellezza, la perdita e la promessa. E l'arte, come *The Clock*, raccoglie queste domande in un'immagine che continua a scorrere davanti ai nostri occhi, mentre noi, per un istante, smettiamo di guardare l'orologio.

Il tempo non scompare... cambia voce... diviene la voce che si alza nel bel mezzo di una vita nella quale siamo davvero presenti.

«Nei Quattro quartetti, T. S. Eliot cerca invece il punto in cui le dimensioni temporali sembrano toccarsi, il luogo in cui passato, presente e futuro possono coesistere in un unico nodo di significato.»

RUBRICA · 1 ARTICOLO

Progetti Internazionali

Gli articoli della rubrica usciti nel mese.

Ferrovie europee, la liberalizzazione alla prova dei fatti

PROGETTI INTERNAZIONALI

Ferrovie europee, la liberalizzazione alla prova dei fatti

Dal Congresso ALE di Varsavia emerge un'Europa ferroviaria a due velocità: crescono le criticità nel settore merci, tra crisi occupazionali e dumping sociale.

DI VALERIA MASCOLI



Dal Congresso ALE di Varsavia emerge un'Europa ferroviaria a due velocità: crescono le criticità nel settore merci, tra crisi occupazionali e dumping sociale.

Nei giorni 28 e 29 settembre scorso a Varsavia la FAST-CONFSAL, insieme ad altri dieci sindacati, ha partecipato al Congresso della Federazione Europea dei Macchinisti (ALE), che a sua volta aderisce alla Confederazione Europea dei Sindacati Indipendenti (CESI).

«Una serie di incidenti ferroviari ha, inoltre, fatto decidere allo Stato di richiamare tutti i macchinisti per una serie di verifiche sull'adeguatezza delle competenze.»

Prima dell'inizio del congresso è stato chiesto a tutti i sindacati partecipanti di inviare una relazione che esponesse la situazione del settore e le azioni sindacali messe in atto nei diversi paesi con l'obiettivo di mettere a fattor comune esperienze, problematiche aperte e possibili azioni da intraprendere anche a livello europeo. I contributi hanno descritto quanto ad oggi presente nel settore ferroviario e nell'azione sindacale di Italia, Grecia, Spagna, Portogallo, Polonia, Romania, Croazia, Ungheria, Bulgaria, Slovacchia e Repubblica Ceca.

Tutti i paesi partecipanti hanno posto l'accento su una profonda differenza esistente tra una contrattazione collettiva di salario, orario di lavoro e organizzazione con le società ferroviarie tradizionali pubbliche, e quella con le imprese ferroviarie private che diventa una vera e propria sfida per il sindacato tutto. Una sfida che parte dalla difficoltà per i lavoratori – in alcuni casi – di poter anche solo aderire al sindacato, passando per relazioni sindacali spesso difficili o inesistenti, fino alla complicata condizione di dumping contrattuale e salariale che si viene, pertanto, a determinare.

I diversi report ci presentano una situazione che vede il settore merci ferroviario completamente liberalizzato e nel quale l'azione sindacale, in quasi tutti i paesi, risulta difficile sia per l'atteggiamento delle aziende che in alcuni casi osteggiano l'azione sindacale, sia a causa degli scarsi risultati ottenuti con la liberalizzazione che – secondo i suoi sostenitori – avrebbe dovuto garantire l'aumento dei volumi trasportati su ferrovia. In diversi paesi le aziende di trasporto merci stanno affrontando crisi, fallimenti ed espulsione di forza lavoro. Il trasporto passeggeri risulta, al contrario, in larga parte ancora tutelato ed in mano alle aziende di stato con esclusione di alcune realtà legate soprattutto all'alta

velocità dove i risultati sono nettamente migliori rispetto al segmento merci. Anche dove l'azione sindacale ha prodotto buoni risultati sia in termini di rappresentatività che di contrattazione collettiva non è stato comunque possibile garantire ai ferrovieri uguali tutele e condizioni a parità di lavoro.

Di seguito si propone un *excursus* nelle diverse realtà ferroviarie per come rappresentate dai colleghi presenti al Congresso di Varsavia, si è avuto cura di aggiungere anche alcune informazioni di contesto per così come rilevate dai diversi studi di settore.

La ***Grecia*** ha scelto la strada della totale privatizzazione della sua ex-azienda di Stato, separando infrastruttura e trasporto, passando per un Fondo che ha prima acquisito la proprietà dell'azienda di trasporto e successivamente gestito la gara internazionale di acquisizione. Dal 2017 la società di trasporto è stata acquisita al 100% dal Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane. Il sindacato greco registra un'enorme difficoltà nelle relazioni industriali e nel rapporto con l'impresa, sino alla denuncia di veri e propri atti discriminatori nei confronti dei macchinisti aderenti al sindacato. Nel 2023 si è verificato l'incidente più grave della storia ferroviaria del paese che ha coinvolto un treno passeggeri ed uno merci determinando la morte di 50 passeggeri e 9 ferrovieri. Da allora l'Unione Europea ha avviato un'indagine tesa ad affrontare la condizione di forte arretratezza dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e ad indagare i possibili ambiti di intervento. In ***Slovacchia*** il processo di liberalizzazione è stato formalmente intrapreso determinando, accanto all'azienda di stato, la concorrenza tra diverse imprese tanto nel trasporto passeggeri che merci. Il sindacato slovacco ci riporta come dallo scorso anno le aziende ferroviarie merci hanno intrapreso massicci licenziamenti dovuti al forte calo del traffico merci che, solo al momento, non ha toccato i macchinisti. A seguito di due seri incidenti verificatisi alla fine del 2025 lo Stato Slovacco ha deciso di far installare nelle cabine di guida dei treni delle videocamere per riprendere il lavoro dei macchinisti, decisione che il sindacato ha fortemente contestato chiedendo azioni mirate al miglioramento delle condizioni di sicurezza del sistema ferroviario e non solo un mero controllo e colpevolizzazione dei lavoratori. La vertenza risulta ancora in atto. In ***Bulgaria*** dal 2007 l'infrastruttura è formalmente separata delle aziende di trasporto ferroviario passeggeri e merci. Il sindacato bulgaro riporta di una situazione di forte difficoltà finanziaria della società di trasporto merci pubblica che non è in grado di far fronte ai propri debiti, riuscendo ad affrontare solo le spese per le forniture urgenti e il pagamento degli stipendi. In questa condizione il salario nel settore merci risulta più basso rispetto ai ferrovieri del trasporto passeggeri. Dal prossimo dicembre prende avvio l'esercizio un nuovo operatore passeggeri privato che si è aggiudicato il 25% del mercato, il sindacato si è mosso, affrontando non poche difficoltà, per garantire l'azione sindacale anche in questa nuova società. In ***Romania*** la liberalizzazione ha determinato la presenza di diversi operatori privati nel settore passeggeri che attualmente eserciscono il 20% circa del traffico totale, nel trasporto merci la situazione è più radicale e vede la presenza di ben 35 operatori. Le due società statali che si occupano di trasporto merci e della manutenzione dei rotabili hanno dichiarato bancarotta con pesanti ricadute sul personale in termini occupazionali e di salario. Lo Stato ha deciso, quindi, di creare una nuova società pubblica – ***Carpatica Feroviar Romania*** – che ha iniziato ad operare alla fine del 2025 e dove, anche se è stato possibile per i lavoratori aderire al sindacato, non viene applicato un contratto collettivo e al momento l'azione sindacale è concentrata soprattutto sulla riprotezione dei lavoratori coinvolti nel precedente fallimento e rimasti senza lavoro. Nella ***Repubblica Ceca*** la liberalizzazione del mercato del trasporto ferroviario prosegue anche se lo Stato – attraverso il Ministero dei Trasporti – mantiene la proprietà della compagnia ferroviaria nazionale. Il sindacato ceco sostiene che in occasione delle gare, ad aggiudicarsi il servizio sono spesso imprese che non dispongono di mezzi ferroviari adeguati e di personale professionalmente qualificato. La crisi del trasporto merci ha portato anche a licenziamenti su larga scala, soprattutto presso la maggiore azienda del settore – ***ČD Cargo*** – e l'azione sindacale si è concentrata quindi sulla ricollocazione dei lavoratori presso le altre imprese ferroviarie. I colleghi cechi denunciano, inoltre, che nel passaggio dei lavoratori ad altre imprese è molto difficile garantire il mantenimento dell'iscrizione al sindacato. In ***Ungheria*** il settore ferroviario è formalmente liberalizzato ma l'operatore pubblico detiene ancora la quasi totalità del trasporto passeggeri mentre la liberalizzazione è più avanti nel settore merci dove i dati ci dicono che ben 39 imprese private si dividono il 60% circa del traffico merci. Il sindacato ungherese è al momento alle prese con il cambio della dirigenza dell'azienda di Stato venutasi a determinare a seguito delle ultime elezioni e alla necessità di instaurare nuove e proficue relazioni sindacali. Ci riportano che è stato rinnovato il CCNL che ha previsto un incremento del salario per i lavoratori dell'azienda di stato. Il caldo estremo degli scorsi mesi ha, inoltre, portato il sindacato ad intervenire per l'adeguamento dei locali di sosta, stanze e vecchi locomotori con aria condizionata a garanzia del benessere del personale. Rimane tuttora aperta, invece, una dura vertenza legale relativa all'orario di lavoro dei macchinisti. I colleghi della ***Polonia*** ci riferiscono di una buona condizione relativa all'azione sindacale che ha determinato per i macchinisti buoni aumenti salariali e di una

contrattazione proficua anche in tema di sicurezza e orario di lavoro. Nel paese la concorrenza nel settore passeggeri è ancora limitata mentre è effettiva nel trasporto merci dove risultano ben 134 imprese private autorizzate all'esercizio – di queste 102 risultano operative – e che si dividono il 56% circa del mercato. In ***Croazia*** la situazione presenta, anche in questo caso, una differenza tra il trasporto passeggeri – ancora praticamente chiuso – e il trasporto merci completamente liberalizzato. Gli ultimi dati ci dicono che sono 19 gli operatori privati presenti che si dividono il 50,5% del traffico nazionale. Il sindacato croato ci riporta che al momento l'azione sindacale incontra le maggiori difficoltà proprio in questo segmento a causa della contrazione del traffico merci e le conseguenti ricadute sul personale, si sono registrati numerosi licenziamenti. Una serie di incidenti ferroviari ha, inoltre, fatto decidere allo Stato di richiamare tutti i macchinisti per una serie di verifiche sull'adeguatezza delle competenze. Il sindacato ha stigmatizzato questo approccio e resta vigile per evitare che i lavoratori possano divenire il capro espiatorio di un sistema tutto che deve essere migliorato. Si è, inoltre, richiesta l'apertura di un negoziato per ottenere un aumento del salario ritenuto ormai insufficiente a causa dall'aumento dell'inflazione e del costo della vita. In ***Spagna*** la liberalizzazione registra uno stato avanzato tanto nel segmento passeggeri – con 2 operatori privati nella lunga percorrenza – che merci con gli operatori privati che coprono circa il 65% del traffico nazionale. Il sindacato spagnolo riporta di come l'azione sindacale si concentri soprattutto sulla contrattazione nel gruppo RENFE ma che è in costante aumento la rappresentatività anche nelle imprese private passeggeri. Molto buono il livello di rappresentatività e capacità di azione sindacale anche nelle imprese private merci. I buoni risultati ottenuti in tema di miglioramento degli accordi collettivi su orario di lavoro, riposo e condizioni economiche sono frutto di un modello sindacale incentrato sulle competenze e la professionalità dei macchinisti riferiscono. Per il sindacato spagnolo rimane centrale anche il mantenimento di alti standard di sicurezza in un sistema competitivo sempre più ampio. In ***Portogallo*** la liberalizzazione è stata formalmente avviata ma rimane nella pratica molto limitata. Nel trasporto passeggeri oltre all'operatore di stato è presente un solo altro operatore operante nella zona suburbana di Lisbona, nel settore merci sono presenti 2 operatori privati che rappresentano al momento il 15% circa del trasportato. Il sindacato portoghese ci riferisce che grazie alla contrattazione collettiva, anche nelle aziende private, si è potuto arrivare ad accordi che sono riusciti a salvaguardare il salario, le condizioni di lavoro e i criteri di pensionamento dei macchinisti, anche se ovviamente non si registra una situazione omogenea in tutte le imprese. Il sindacato ha, inoltre, rafforzato il proprio intervento politico sulle questioni relative all'organizzazione del settore, cercando di promuovere una visione che coniughi la difesa del servizio pubblico, l'efficienza operativa, la sicurezza ferroviaria, il corretto impiego degli investimenti pubblici e il riconoscimento dei professionisti coinvolti ha, inoltre, espresso la propria contrarietà alla frammentazione delle attività ferroviarie e al subaffidamento di servizi attualmente erogati dall'operatore pubblico.



La FAST-CONFSAL anche a livello europeo vuole portare le sue proposte ribadendo che non esiste mobilità moderna senza lavoro dignitoso; non esiste transizione ecologica senza giustizia sociale; non esiste innovazione senza formazione; non esiste sicurezza senza partecipazione. ***Vincenzo Multari***, eletto Vice Presidente del sindacato europeo in sostituzione di ***Pietro Serbassi***, nel suo intervento ha indicato nel contrasto al dumping sociale una priorità: "la concorrenza tra imprese non deve tradursi in una compressione dei salari, dei diritti e delle condizioni di lavoro. Le liberalizzazioni, ha sottolineato, richiedono una verifica costante dei risultati e devono produrre benefici concreti per gli utenti, senza essere considerate un obiettivo da perseguire indipendentemente dai loro effetti." ■

Sostieni La Voce

lavocetrasportiediritti.it non è un blog, ma un sito di informazione complesso e articolato: per assicurare la qualità dei contenuti servono un impegno continuo e una vera struttura redazionale.

Il progetto è reso possibile dalla FAST-Confsal, che se ne fa carico, e dal contributo volontario di redattori e collaboratori. Per garantire una voce libera e continua nel tempo, senza rinunciare alla nostra indipendenza, serve anche il sostegno dei lettori.

ABBONAMENTO ANNUALE

25,00 €

SOSTENITORE

50,00 €

Bonifico intestato a FAST Confsal (Federazione Sindacati Autonomi dei Trasporti)

IBAN IT18X0335901600100000102184

L'EDITORE

FAST-Confsal

lavocetrasportiediritti.it è una testata specializzata nei temi delle ferrovie, del trasporto pubblico locale, della logistica, degli appalti, delle infrastrutture di comunicazione, del diritto del lavoro, delle relazioni industriali e della previdenza. Il giornale è lo sviluppo della rivista storica cartacea che ricevevano tutti gli iscritti al sindacato SMA (Sindacato Macchinisti Autonomo), diventato, a seguito di alcune ristrutturazioni, FAST-Confsal.

In Italia è difficile, per il sindacalismo autonomo, avere eco sui mezzi di stampa e di comunicazione tradizionali. Il nostro giornale ha l'obiettivo di raccontare i grandi cambiamenti che il comparto di pertinenza della FAST-Confsal sta attraversando, nonché le evoluzioni delle relazioni industriali e del mondo del lavoro.

FONDAZIONE SMA · STUDI MOBILITÀ E AMBIENTE

Sostieni la Fondazione SMA

IL TUO 5×1000

Destina il tuo 5×1000 alla Fondazione SMA: non comporta alcun costo aggiuntivo, lo Stato destina già quella quota delle imposte. Indica il nostro codice fiscale nella dichiarazione dei redditi.

CODICE FISCALE

9766313058 7

Puoi anche sostenerci con una donazione su fondazionesma.it/dona o con un bonifico:

Intesa Sanpaolo S.p.A.

IBAN IT58S0306909606100000125044

LA VOCE

TRASPORTI & DIRITTI

OTTOBRE 2026 · N. 10 · IL MESE DELLA VOCE

lavocetrasportiediritti.it