

## Sviluppo Green

Il futuro della mobilità, pubblica e privata, deve essere necessariamente elettrica, se vogliamo davvero ridurre drasticamente l'utilizzo dei combustibili fossili. Purtroppo, 60 anni di politiche pubbliche volte ad incentivare la mobilità su asfalto ci portano a chiedere maggiori incentivi per l'acquisto di mezzi elettrici e per la ricerca tecnologica volta ad una transizione ecologica della logistica.

Prendendo in esame i veicoli privati, nei primi sette mesi del 2020 hanno superato quelle registrate in tutto il 2019 le auto elettriche "pure" immatricolate in Italia sono state 11.548: a luglio 2019 erano 6.006 (+92,27%). Le ibride sono esplose, con 7.935 contro le 2.871 del 2019 (+176,38%). Nonostante i numeri incoraggianti è ancora ampio il divario con i paesi europei, l'elettrico va forte in Germania (95.146 auto immatricolate negli ultimi dodici mesi) e Francia (65.216), con il Regno Unito che si attesta a 50.565 vetture. Anche Olanda (20.630) e Belgio (14.359) fanno meglio dell'Italia.<sup>1</sup>

Questo gap è dovuto a diversi fattori: sicuramente il costo della tecnologia rimane molto elevato ma si evidenzia anche una carenza strutturale nei punti di ricarica delle batterie nelle strade extra-urbane, su tutto il sistema delle autostrade italiane sono presenti meno di 50 stazioni di servizio, con una discreta disparità tra l'A1 (che ne ha 1 ogni 90km) e le altre autostrade.<sup>2</sup> Ciò è evidenza una mancanza dello Stato, nonostante qualche bonus per la mobilità, nello stanziare investimenti seri e strutturali per cambiare radicalmente la logistica e la mobilità in Italia. Sicuramente le mancanze italiane sono state avallate (o supportate) da chi investe ancora decine di miliardi di euro sulle energie non rinnovabili.

Un occhio di riguardo deve essere anche dato all'agricoltura sostenibile, in un rapporto del 2015 Greenpeace propone sette punti per rendere l'attuale sistema produttivo eco-sostenibile e socialmente più giusto. L'agricoltura sostenibile fa della complessità e della biodiversità il suo punto di forza. È quindi centrale il tema dell'uso dei pesticidi, dei fertilizzanti e dell'uso del suolo. Ma sono anche altre le caratteristiche fondamentali: minimizzare emissioni e spostamenti – il famoso km0 – ricercare la giustizia sociale e ambientale, la cooperazione, l'inserimento delle attività in un'ottica di economia circolare e di green economy.<sup>3</sup>

## Lavoro

Il Covid19 ha scoperto il vaso di Pandora del sistema della salute in Italia. Lo sviluppo incontrollato della sanità privata e convenzionata, la riduzione dei presidi sanitari locali in favore dei grandi centri ospedalieri, la mancanza di fondi per la ricerca e le assunzioni del personale medico stanno causando dei danni irreversibili sul "sistema paese". Abbiamo la necessità urgente di investire e rinnovare tutto il Sistema Sanitario Nazionale per favorire il ritorno ad una medicina locale più vicina ai bisogni di tutti i cittadini, questo non è possibile senza l'assunzione di nuovo personale sanitario e senza i fondi per le scuole di specializzazione.

---

<sup>1</sup> <https://www.wired.it/economia/consumi/2020/08/20/auto-elettriche-immatricolazioni-italia/>

<sup>2</sup> <https://www.newsauto.it/notizie/autostrada-ricarica-auto-elettrica-dc-veloce-fast-aree-di-servizio-colonnine-mappa-2020-251568/#foto-3>

<sup>3</sup> <https://www.greenplanner.it/agricoltura-sostenibile/>

Ciò deve andare di pari passo con la difesa e l'aumento dei diritti di tutti e tutte. Deve essere considerato prioritario garantire l'elargizione della cassa integrazione legata all'emergenza Covid ma c'è la necessità urgente di una nuova regolazione che possa tutelare i nuovi lavoratori della c.d. "Sharing Economy". A tal proposito, il 5 novembre all'ora di cena si è svolta la seconda manifestazione spontanea dei e delle riders milanesi in pochi giorni. Una protesta contro l'accordo sottoscritto tra Assodelivery, l'associazione delle piattaforme come Glovo, Deliveroo e JustEat, e il solo sindacato Ugl e che stabilisce un salario minimo di 10 euro all'ora, ma solo in considerazione del tempo effettivamente impiegato per fare le consegne. I tempi morti dunque non vengono pagati. Si tratta, quindi, di un cottimo mascherato che non migliora in alcun modo le condizioni dei riders.

Chiediamo, inoltre, uno sblocco degli aumenti salariali, una riduzione dell'orario di lavoro a parità di salario ed un salario minimo nazionale perché come è stato ampiamente dimostrato da diversi studi i nostri stipendi sono tra i più bassi d'Europa se paragonati al costo della vita serve dunque una particolare attenzione ed implementazione dei diritti e delle forme di welfare aziendale per far riprendere quanto prima i consumi, non che dello *smartworking*, per facilitare le famiglie in questi periodi di incertezza. Sarà dunque necessario incoraggiare a livello nazionale e locale il lavoro a distanza per ridurre i contatti interpersonali e sufficienti forme di sussidi e di ristori per tutte le categorie che non possono lavorare da casa.

### **Democrazia e diritti sindacali**

Ci opponiamo con forza ai giochi di potere che i sindacati confederati fanno sulla pelle dei lavoratori. CGIL, CISL e UIL essendo i firmatari dei contratti con Confindustria ed allo stesso tempo temendo i sindacati di base hanno sottoscritto un accordo accessorio con l'organizzazione che rappresenta gli industriali italiani che garantisce ai sindacati confederali di avere il 33 per cento dei delegati nelle elezioni RSU. Questo accordo non prende minimamente in considerazione i sindacati di base, sempre più frequenti nelle fabbriche e in tutti i luoghi di lavoro. Chiediamo quindi la regola "una testa un voto", per ottenere una maggiore democraticità all'interno dei luoghi di lavoro e non favorire gli accordi tra i confederali e i padroni!

Francesco Casarolli