

Roma, 11 settembre 2019

**Al Sig. Ministro delle
Infrastrutture e Trasporti
Onorevole Paola De Micheli**
segreteria.ministro@pec.mit.gov.it
segreteria.ministro@mit.gov.it
ufficio.gabinetto@pec.mit.gov.it
segr.capogabinetto@mit.gov.it

Prot. 82/2019

Oggetto: **Problematiche Comparto Trasporti - richiesta incontro.**

La scrivente Organizzazione Sindacale, in data 28 giugno u.s., ha inviato a codesto Ministero il Documento allegato, contenente le problematiche di tutti i segmenti del Comparto trasporti che, a nostro avviso, richiedono soluzioni urgenti.

Il 23 luglio u.s. il Ministro, Suo predecessore, ci ha convocati, insieme alle altre Organizzazioni Sindacali Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti e, recependo i temi esposti, ha preannunciato la costituzione di più tavoli tematici per la soluzione degli stessi.

Il giorno successivo le stesse OO.SS. hanno partecipato ad un altro incontro presso il Ministero, nel corso del quale i Funzionari presenti hanno preannunciato una prima riunione per la costituzione dei tavoli di cui sopra, che si sarebbe dovuta tenere il 23 settembre p.v.

Alla luce delle considerazioni che precedono, chiediamo la conferma dell'incontro promesso, con il nuovo Ministro, per affrontare le problematiche del Comparto, costituire formalmente i tavoli annunciati e trovare adeguate soluzioni alle stesse.

Distinti saluti

Il Coordinatore Nazionale
CISAL Trasporti
Andrea Gatto



Roma, 11 settembre 2019

**Al Sig. Ministro delle
Infrastrutture e Trasporti
Onorevole Paola De Micheli**
segreteria.ministro@pec.mit.gov.it
segreteria.ministro@mit.gov.it
ufficio.gabinetto@pec.mit.gov.it
segr.capogabinetto@mit.gov.it

Prot. 83/2019

Oggetto: Osservazioni **CISAL Trasporti** su problematiche Comparto e richiesta incontro.

ANAS SPA

Innanzitutto, si dovrebbe chiarire definitivamente l'orientamento politico circa la collocazione di ANAS Spa. Infatti, come è noto, l'Azienda è stata acquisita dal Gruppo Ferrovie;

L'attuale Governo, all'atto del suo insediamento, aveva annunciato la volontà di revocare tale acquisizione; successivamente, tuttavia, non sono state più fornite indicazioni, né mai sono stati posti in essere atti coerenti con tali dichiarazioni.

La **CISAL Trasporti**, diversamente da quanto manifestato da altri Sindacati, che hanno sempre fatto propria la scelta "pro ferrovie", non ha dichiarato alcuna "preferenza" al riguardo, ribadendo, tuttavia, che qualunque sia l'assetto societario futuro, esso deve garantire ad Anas una capacità operativa che le possa consentire di rispondere al primario ruolo affidatole per Legge, non vincolandola nei limiti tipici delle pubbliche amministrazioni, che non operano in contesti infrastrutturali o di reti, salvaguardandone altresì la piena autonomia gestionale e funzionale, che non può essere ridotta al rango di "Società satellite" di qualsivoglia Holding, rischio potenzialmente connesso all'inglobamento in Ferrovie; ne va della capacità del Paese di disporre di un'Azienda in grado di assicurare ai cittadini una sicura ed efficiente circolazione stradale nazionale.

Quindi siamo favorevoli ad un'ANAS "*che agisca in forma di società privata e privatizzata*", ma che, tuttavia, resti di proprietà dello Stato, per garantire il rafforzamento di una infrastruttura fondamentale per il Paese; questo implica, però, la necessità di dotarla dei necessari capitali; si era suggerito, in tal senso, un intervento diretto della Cassa Depositi e Prestiti.

L'eventuale mantenimento nell'ambito delle Gruppo Ferrovie, come ipotesi subordinata, dovrà far leva su un Piano Industriale che, come detto, salvaguardi appieno la specificità dell'Azienda.

Il Piano Industriale, inoltre, dovrà confrontarsi con i problemi, urgentissimi e gravissimi, indotti dal ritorno alla gestione ANAS delle reti stradali già in mano alle Regioni.

Superamento del DPR 1126/1981

Il Regolamento che disciplina l'organizzazione del lavoro delle attività di esercizio dell'ANAS, con particolare riguardo alle ricadute in termini di responsabilità civili e penali del personale addetto, è tutt'ora disciplinato da un DPR; appare evidente la necessità di un superamento dello stesso, non più adeguato alla realtà attuale e non conforme alle necessità operative di una società privatizzata.

Fabbisogno del personale

Occorre una fondamentale revisione del piano dei fabbisogni di personale, già attualmente carente, anche alla luce del trasferimento ad Anas di oltre 6000 Km di rete stradale da parte del sistema delle Autonomie.

Va rilevato che il trasferimento delle strade non ha comportato un pari trasferimento di risorse umane ad Anas del relativo personale da parte del sistema delle Autonomie che, in questo modo, è stato di fatto "sgravato" dei costi relativi alla manutenzione delle strade con relativo addebito degli stessi all'ANAS medesima: si è trattato di un evidente "regalo" al sistema delle Autonomie operato dal Governo che ha concepito l'operazione di trasferimento delle strada ma, al di là ogni considerazione politica in materia, rimane il fatto che, a questo punto, l'Azienda dovrà essere dotata delle risorse necessarie allo svolgimento dei nuovi carichi di lavoro ricevuti, pena il rischio di pesante abbassamento del livello di sicurezza delle nostre strade.

Questo anche perché tale circostanza, oltretutto, impatta su una situazione in cui ANAS presentava gravissime carenze di personale (*tutte relative al settore dell'esercizio: cantonieri, operatori specializzati, operatori dei cantieri, ecc. ecc*).

Si tenga presente che, attualmente, molto spesso le squadre addette alla vigilanza e alla manutenzione operano sotto organico, e sono composte da figure professionali difformi da quelle che dovrebbero essere preposte ai vari incarichi; in tale contesto il rischio sicurezza ha già raggiunto livelli di allarme preoccupanti.

Solo in questo ambito, facendo riferimento a tutte le figure professionali (*dall'apprendista cantoniere, agli ingegneri Capo Centro*) la carenza stimata è di circa 2.000 unità.

AUTOSTRADE

Il comparto autostradale rientra in quello che viene definito il settore delle public utility, ovvero l'insieme quelle aziende che risultano strategiche per la crescita e lo sviluppo di un paese. Le autostrade permettono un collegamento veloce tra le varie reti di trasporto, i centri di sviluppo, i complessi industriali e i centri residenziali del paese.

Se negli anni si è vista una sempre più spinta privatizzazione di queste aziende con l'idea di efficientare i servizi grazie all'introduzioni delle tipiche dinamiche di competizione date dal libero mercato questo certamente non si è realizzato nel campo delle autostrade che, di fatto, ad oggi, risultano ancora un monopolio.

Difficile riscontrare altri casi paragonabili a quello di specie visto che in quasi tutti gli altri settori si è riusciti ad introdurre una certa competizione.

Perfino nelle ferrovie, altro monopolio naturale, si è riusciti ad avere un secondo gestore creando una seppur minima concorrenza.

Seppure il diritto alla mobilità delle persone, e di conseguenza delle merci, sia uno dei diritti costituzionalmente tutelati, nei fatti, alcuni “percorsi” di questa mobilità risultano obbligati, in quanto i tempi di percorrenza, la criticità delle strade urbane o extraurbane o i limiti ed i divieti impongono di fatto, per alcuni tragitti, l’uso delle autostrade (*si veda ad esempio il trasporto merci*).

Oggi, la tragedia del Ponte Morandi ha reso evidente a tutti quello che, in realtà già si sapeva da anni, ovvero che aver lasciato in mano a soggetti privati (*Benetton, Gavio e Toto*) la maggior parte della rete autostradale italiana non ha significato automaticamente una migliore “gestione” della stessa.

Appare evidente a chi è del settore, o semplicemente ad un viaggiatore attento, che esiste una grande disparità nel servizio erogato dai vari gestori autostradali che, almeno in parte, riflette le diverse logiche che guidano i soggetti pubblici da quelli privati.

Si veda, ad esempio, il servizio degli Ausiliari della Viabilità organizzati in modo completamente diverso sulle varie autostrade e con compiti o tempi di intervento non paragonabili.

Un utente in panne o una carcassa di pneumatico in carreggiata può attendere un intervento dai 15-20 minuti come dai 50-60 minuti od oltre a seconda che si trovi in A4 o in A23, con tutte le conseguenze e i pericoli che si possono facilmente immaginare.

Per non parlare della gestione remota delle piste automatiche dove si può avere un intervento tempestivo del personale, eventualmente con l’intervento dello stesso, come un colloquio da un operatore che risponde da centinaia di chilometri di distanza non conoscendo nulla o quasi della stazione interessata e che “deve” rispettare rigidi tempi di risoluzione dell’anomalia così che alla prima difficoltà/particolarità viene emesso uno scontrino di pagamento differito del pedaggio costringendo l’utente ad ulteriori perdite di tempo. O a tortuose procedure di regolarizzazione del transito.

Infine il presidio delle stazioni è da alcuni anni il banco di prova su cui si sta tentando di aumentare ulteriormente i profitti a discapito del servizio e dei lavoratori.

Sulla Valdastico Sud (A31) gestita da Autostrada Brescia Padova (*gruppo spagnolo Abertis*) non è raro che due o tre caselli siano gestiti da un unico esattore che, in caso di necessità, deve spostarsi per decine e decine di chilometri per portare assistenza/aiuto ad un utente in difficoltà con tempi incompatibili con i principi di libertà e mobilità delle persone sanciti a livello europeo e costituzionale oltre che dalle legittime aspettative di chi paga un salato pedaggio.

Queste sono solo alcune delle macro storture che si evidenziano lungo una rete autostradale che, a seconda di gestori e posizione geografiche, va dalle eccellenze, alle emergenze alle tragedie.

Di seguito alcuni spunti di riflessione:

Anomalie regolatorie

Dopo quanto affermato in premessa possiamo asserire, con sufficiente sicurezza, che la privatizzazione delle autostrade è stato un pessimo affare per lo Stato da molti punti di vista: innanzitutto per la finanza pubblica, poiché il confronto tra gli utili post-privatizzazione 2000-2010 e il risparmio dello Stato in spesa per interessi (*riduzione del debito dovuta alla vendita*) fa rilevare che il primo dato è all'incirca il doppio del secondo.

Oggi, un eventuale ritorno delle autostrade nelle mani dello Stato determinerebbe un ulteriore disavanzo erariale di 10-15 miliardi di euro, importo che l'Italia dovrebbe pagare come penale in caso di revoca della concessione; i contratti per le concessioni autostradali, stabiliscono che, alla loro scadenza, queste debbano tornare gratuitamente nella disponibilità dello Stato.

Questa inequivocabile norma non è mai stata applicata, in quanto gravata dall'onere d'indennizzo che lo Stato dovrebbe liquidare al concessionario uscente per gli investimenti effettuati e non ancora ammortizzati.

I concessionari, nell'intento di incrementare il profitto e l'importo dell'indennizzo, protraggono nel tempo gli ammortamenti e, per le stesse finalità avviano nuovi rilevanti investimenti (*3^a corsia, costruzione di nuove tratte, ecc.*) in prossimità di scadenza di concessione.

Anche per questo, in passato varie concessioni già scadute sono state prorogate per anni al concessionario decaduto, che ha pertanto continuato a garantirsi ingenti introiti, che avrebbero potuto essere utilizzati per il bene della collettività.

Non meno grave è il fatto che ai concessionari non fu imposta una serie di norme che avrebbero potuto garantire maggiore sicurezza per gli utenti, non si sa se per miopia organizzativa o peggio per favorire gli interessi del nuovo concessionario.

Rammentando che inizialmente le concessionarie erano pubbliche, salvo qualche rara eccezione, l'autocontrollo di Autostrade per l'Italia su sé stessa appare un retaggio di quando la società era di proprietà dello Stato (IRI) e si controllava da sola in quanto pubblica.

Non avrebbe avuto senso che un soggetto pubblico (Anas) controllasse un altro soggetto pubblico. Con ogni probabilità la concessione nuova è stata copiata in toto dalla precedente, senza considerare tale aspetto. Con la privatizzazione le cose avrebbero dovuto cambiare: all'atto della vendita della società si sarebbe dovuto creare un ente regolatore indipendente, in forza dell'art. 1 bis della legge 474 del 1994 (*Autostrade per l'Italia venne privatizzata nel 1999*).

L'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) venne però istituita solo diciassette anni dopo con il Decreto Legge n. 201 del 2011. Di fatto però l'ART è pienamente operativa solo dal 2013; inoltre ha competenza unicamente sulle nuove concessioni e non su quelle già in essere, com'è il caso di Autostrade per l'Italia. Non è nemmeno possibile – per il pubblico – conoscere i piani finanziari degli enti concessionari e quindi sapere se l'aumento delle tariffe è giustificato da maggiori oneri manutentivi o migliorie già eseguite o se si tratta di un accantonamento per eventuali investimenti futuri.

Tutte le concessioni autostradali sono da sempre segrete: l'ex ministro Graziano Del Rio ha deciso all'inizio di quest'anno di renderle pubbliche sul sito del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti; peccato manchino gli allegati di maggiore interesse, in particolare proprio i piani finanziari che giustificano le tariffe e loro variazioni: infatti solo dai piani finanziari è possibile comprendere se le tariffe e la loro crescita nel tempo sono giustificate o meno e se i concessionari rispettano le promesse di investimento che le tariffe permettono comunque di recuperare.

Non c'è alcuna legge che imponga la segretezza, si tratta solo di una prassi che risale ai tempi in cui gli accordi con i gestori erano firmati dall'Anas per conto dello Stato. Le clausole non certo penalizzanti per i concessionari forse spiegano perché si è lasciato che non ci fosse un obbligo di pubblicazione.

Uno degli aspetti più evidenti, forse perché più popolare, ovvero impopolare, è legato al sistema delle tariffe autostradali, soggette ad aumenti pressoché automatici, in un regime di monopolio naturale, inasprito dal principio che si possa caricare in tariffa già oggi un investimento che si farà (forse) in futuro.

Ciò ha senso solo per gestori pubblici, non ha alcun senso per un gestore privato il quale, una volta incamerata la maggiorazione tariffaria per investimenti futuri inizia a distribuirla sotto forma di dividendi agli azionisti e bonus ai manager.

Il traffico è diminuito ma i pedaggi sono lievitati: “Dal 2008 a oggi i ricavi da pedaggio realizzati da Autostrade per l'Italia sono stati più di 34 miliardi. Nel 2008, il traffico è stato di 55,5 miliardi di chilometri e i proventi da pedaggio sono stati in totale 2,9 miliardi di euro. “Nel 2017, i chilometri percorsi si sono fermati a 50,9 miliardi di euro e i ricavi sono invece saliti a 3,6 miliardi di euro”, si legge nell'ultima relazione finanziaria.

Ed è proprio su questo aspetto che si dovrebbero concentrare gli sforzi governativi: lo stato, non potendo, per i motivi sopra menzionati, avocare a sé tutte le concessioni, dovrebbe almeno rendere trasparenti le gestioni dei concessionari, e vigilare scrupolosamente sul loro operato a mezzo degli organismi preposti, per altro già esistenti.

Questo permetterebbe di evitare, da parte dei concessionari privati, la minimizzazione degli investimenti e dei costi di gestione, così come sta avvenendo in “BS-PD”, “BRE.BE.MI.”, “Valdastico” e “Strada dei Parchi” laddove, a scapito del servizio reso all'utenza e della sicurezza, si sta assistendo alla soppressione del presidio delle stazioni autostradali; nonostante i ripetuti richiami delle strutture competenti, questi concessionari perseverano nella condotta illecita, probabilmente per la latitanza di un' Autorità credibile che commini adeguati provvedimenti sanzionatori a loro carico.

In definitiva, mentre la concessione al gestore pubblico permette di realizzare investimenti atti al mantenimento e miglioramento delle infrastrutture, sostegno al trasporto locale, opere in favore della collettività, quella affidata al privato non garantisce nulla altro se non il lucro per chi gestisce.

Ausiliari della viabilità

Il Protocollo d'Intesa del 20 marzo 1999 tra AISCAT e Ministero dell'Interno regola l'attività degli Ausiliari della Viabilità, stabilendo la sussidiarietà dei compiti degli stessi rispetto a quelli della polizia stradale.

Gli Ausiliari della Viabilità sono specialisti che formati e addestrati al controllo e al mantenimento delle condizioni di sicurezza dell'autostrada nonché perfettamente in grado di gestire situazioni di emergenza intervenendo secondo specifiche procedure operative a tutela dell'incolumità dei viaggiatori.

Il servizio di viabilità è garantito dai sopracitati Ausiliari attraverso il costante pattugliamento della rete, il pronto intervento in caso di anomalie, il ripristino delle condizioni di sicurezza e fluidità del traffico, la rilevazione degli estremi degli incidenti senza feriti.

La Polizia, così come gli altri corpi dello Stato, è gravata da una continua riduzione degli organici, taglio del turn over e delle risorse finanziarie, gli Ausiliari della Viabilità possono collaborare di concerto con gli stessi, al miglioramento della sicurezza in autostrada.

È una priorità nazionale nonché un obiettivo imprescindibile del Programma di azione europeo per la sicurezza stradale intervenire per ridurre l'incidentalità sulle strade, oltre al miglioramento infrastrutturale, è necessario che l'Ausiliario della Viabilità sia presente su tutte le autostrade del territorio nazionale con i compiti sopracitati.

Il settore del soccorso e della sicurezza stradale rientra nel campo di applicazione della legge n. 146 del 1990, come modificata dalla legge n. 83 del 2000, in relazione ai diritti costituzionalmente tutelati alla vita, alla salute, alla sicurezza e alla libertà di circolazione.

La Commissione di garanzia dell'attuazione della legge sullo sciopero nei servizi pubblici essenziali ha deliberato nella seduta del 4 ottobre 2001 che tra le prestazioni indispensabili, da garantire 24 ore su 24 per tutte le giornate dell'anno in caso di sciopero, sono individuati i servizi di viabilità autostradale, in modo da garantire le condizioni di sicurezza del traffico, assicurando altresì gli opportuni interventi in caso di incidente o di altro evento.

Indispensabile assumere iniziative anche normative per un riconoscimento, anche giuridico, della figura professionale degli Ausiliari della Viabilità in autostrada, in modo da agevolare il lavoro della Polizia Stradale da tempo sotto organico e, al contempo, dotare la figura dell'Ausiliario della Viabilità degli strumenti necessari a svolgere le proprie mansioni con titolarità, valorizzando una categoria professionale.

Presidio dei caselli

Tornando sul tema della presenza "fisica" di personale presso i caselli/stazioni autostradali segnaliamo che più volte è intervenuta la Struttura di Vigilanza sulle Concessioni Autostradali del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con chiare disposizioni a sostegno della necessità di un presidio costante di personale a supporto dell'utenza (*M_INF-SVCA Prot5968-02/07/2016, Prot2150-07/02/2017, ...*), note puntualmente disattese del tutto od in parte da diverse Concessionarie.

Uno dei casi più eclatanti è quello dell'Autostrada dei Parchi (A24 e A25) dove si è partiti nel 2014 lasciando senza personale, durante il turno notturno, un paio di stazioni per arrivare ad oggi con 8 stazioni senza presidio di notte e su alcuni turni anche di giorno. La vicenda è passata da un ricorso (27/04/2016) al TAR del Lazio da parte del Gruppo Toto (*a capo della concessione*) con esito positivo e da un ricorso (12/07/2016) al Consigli di Stato da parte del Ministero sul quale siamo in attesa di pronuncia.

A prescindere dalla controversia in atto, che in caso di vittoria dell'Autostrada dei Parchi, avrà un effetto domino su tutte le altre Concessionarie, attualmente alla finestra in attesa di capire se quello del presidio/abbandono delle stazioni sarà o meno il nuovo terreno di "caccia" sulla massimizzazione dei profitti, riteniamo che anche la politica dovrebbe interrogarsi su quale sistema autostradale vuole dare al paese e che servizio garantire all'utenza.

Se si può cogliere l'osservazione dei gestori autostradali che spetti a loro organizzarsi nel modo ritenuto più opportuno nella gestione del servizio, una delle tesi portate a loro difesa (*libertà d'impresa*), non si può certo accettare che ciò sia fatto in modo completamente arbitrario senza alcun controllo o parametro da rispettare.

Un servizio adeguato non è dato solo dalle tempistiche per un "virtuale" risoluzione dei problemi ma deve, anche a fronte di un pedaggio pagato, comprendere tutte quelle problematiche, anche saltuarie, a cui può incorrere in cittadino.

La verifica dei Transiti Eccezionali, il controllo dei veicoli in accesso all'autostrada, l'intervento in caso di contromano, l'assistenza in caso di malori o altro a cui potrebbe incorrere chi entra o esce in un casello sono alcune delle situazioni in cui solo la presenza, in loco, di personale competente e professionale può risolvere.

Nel 2017 il MIT è stato oggetto anche di una interrogazione parlamentare su tale tematica ma la risposta non ha, effettivamente, dato elementi utili a capire nel dettaglio una situazione complessa e variegata che ha peculiarità e declinazioni ben diverse da autostrada ad autostrada ed anzi ha alluso ai controlli semestrali del ministero che però non ci risulta attualmente includano parametri o indicatori legati ai disservizi legati alla mancanza di presidio o che siano mai state irrogate sanzioni in tal senso.

Con piacere abbiamo notato che qualcosa di più stringente è stato emanato dall'Agenzia di Regolazione dei Trasporti nel campo della customer satisfaction come linee guida per le nuove concessioni ma ciò non ha effetto sulle concessioni in essere e comunque è in attesa di definizione dal Ministero.

Concludiamo con un accenno sulla paventata proposta di una vignetta (*vetrofanìa*) europea per le autostrade, argomento che a volte torna di attualità, dicendo che comunque non risolverebbe alcuno dei problemi da noi evidenziati, anzi li acuirebbe, non facendo altro che slegare il singolo utente dal servizio di cui usufruisce, spalmando in modo indiscriminato su tutti i cittadini i costi, a volte giustificati, spesso meno, di un servizio non sempre all'altezza.

Le soluzioni per migliorare servizio e gestione delle autostrade sono, come il Ponte Morandi, purtroppo, insegna, abbastanza evidenti a tutti, ma bisogna avere capacità e forza per metterle in atto.

MARITTIMO, PORTUALE, LOGISTICO E CANTIERISTICO

L'Italia detiene il 1° posto in Europa per importazione via mare, con 185,4 milioni di tonnellate di merci ed è al 3° posto per esportazioni con 47 milioni di tonnellate.

Per il traffico passeggeri l'Italia è al 1° posto con 6,7 milioni di persone come base di partenza e di destinazione delle crociere, il "Cluster marittimo" contribuisce attualmente al 2.6 del PIL Nazionale.

La forza del trasporto marittimo nazionale è dovuta, a nostro parere, alla nostra antica tradizione marinara dove, la “Compagnia di Navigazione”, ha sempre avuto come centro dell’attività la “nave ed il suo equipaggio”.

Oggi alcune sono ancora guidate da veri Armatori, mentre altre da Amministratori Delegati incaricati da Fondi Sovrani di Investimento, che hanno come unico obiettivo il profitto.

La sfida globale che il nostro armamento si trova ad affrontare oggi può essere vinta solo se tutti gli “attori” del Cluster marittimo si convincono che la professionalità del marittimo italiano, fa la differenza a partire dall’attitudine che ha ad andare per mare.

Occorrono nuovi e forti investimenti nel settore sia da parte del Governo che dai privati, non si deve investire solo nella TAV, occorre rendere i nostri porti più efficienti e polifunzionali con lo scopo di incrementare i volumi dei trasporti dall’Asia Orientale verso il Nord Europa.

La nostra cantieristica ha subito un forte calo di commesse, infatti parecchi armatori italiani per la costruzione delle loro navi, si rivolgono a cantieri in Estremo Oriente, dove trovano un risparmio del 30/35% rispetto ai cantieri Italiani, con conseguente forte perdita di posti di lavoro.

È importante proiettarsi verso nuovi obiettivi, con coscienza e spirito innovativo, così da poter affrontare le difficoltà che ci attendono.

Ciò impone interventi sostanziali di riforma e quindi la necessità di iniziare a chiedere alla politica misure idonee a creare un minimo di regole da far valere a livello comunitario e mondiale.

Bisogna insistere in questa direzione con ancora maggiore determinazione, perché lo chiede il senso critico che ci accomuna, la consapevolezza delle difficoltà e la voce sofferente dei lavoratori di tutto il Comparto.

L’Italia, geograficamente, è il paese più privilegiato in Europa per lo sviluppo occupazionale marittimo, in quanto piattaforma logistica naturale nel mar Mediterraneo.

Registro Internazionale

È stato istituito con Legge 27 febbraio 1998, n.30, di conversione del Decreto Legge 30 dicembre 1997, n.457.

Si tratta di uno specifico Registro, che prevede, ai fini della formazione del reddito complessivo assoggettabile all’IRES, la riduzione dell’80% del reddito derivante dall’utilizzazione di navi iscritte nel doppio registro, originariamente pensato per le navi impiegate in traffici internazionali e successivamente esteso con la Legge 326/2003 anche alle navi utilizzate in traffici nazionali tra porti con distanze superiori alle 100 miglia.

Sempre dal punto di vista fiscale, le Aziende Armatoriali con navi iscritte al registro internazionale beneficiano di un credito d’imposta sul reddito delle persone fisiche dovuta sulle retribuzioni corrisposte al personale imbarcato.

Successivamente, il D.Lgs n. 137/98 ha previsto lo scomputo dalla base imponibile ai fini IRAP della quota di valore attribuibile alle attività produttive esercitate attraverso navi iscritte nel registro internazionale.

Come si può notare, la richiamata Legge 30/98 ha introdotto un esonero totale dal versamento dei contributi previdenziali e assistenziali dovuti per legge per tutto il personale imbarcato sulle navi iscritte al registro internazionale e tutto al fine di salvaguardare ed incrementare l’occupazione dei marittimi italiani/comunitari, finalità questa totalmente disattesa, essendo progressivamente aumentato, il ricorso a personale extracomunitario.

Per ovviare alla stortura della Legge 30/98 sull'imbarco di marittimi extracomunitari, la scorsa Legislatura, su iniziativa del Senatore Cociancich, ha introdotto nella Legge n.122 del 7 luglio 2016 all'articolo 24 comma 12 punto b, l'obbligo per le navi ro-ro e ro-ro pax iscritte nel registro internazionale adibite al traffico di cabotaggio, anche tra porti appartenenti a diversi Stati della U.E., di *imbarcare solo marittimi italiani/comunitari*.

Da quello che sappiamo la Legge su citata doveva essere operativa a giugno del 2018, dopo un'odissea durata anni, ma, ad oggi, non se ne sa più nulla. Se nel caso fosse utilizzata alla "lettera", comporterebbe nell'immediatezza centinaia di nuovi posti di lavoro per i nostri marittimi.

Istruzione

Va inoltre evidenziato che venti anni fa i nostri Istituti Nautici erano ampiamente coerenti con quanto la STCW prevedeva per gli I.M.O. model 7.01 e 7.02 riguardo le ore di frequenza e le materie professionali previste. Successivamente si sono avute due riforme dell'Istituto Tecnico Nautico, con i programmi Orione e Nautilus, programmi sperimentali ma coerenti con quanto richiesto dall'IMO. Purtroppo, con la riforma Gelmini e l'introduzione della figura del Perito Nautico e non più dell'Allievo Ufficiale, ovvero quando il "Nautico" è diventato Istituto per la Logistica dei Trasporti, il programma è radicalmente cambiato e non ha più soddisfatto i requisiti previsti dall'IMO.

È evidente che occorre assolutamente mettere mano ad una riforma scolastica per il comparto marittimo, riaprire i Nautici e le scuole professionali ad indirizzo marinaresco un tempo vanto della nostra nazione. In tale impegno non bisogna però permettere che ne traggano profitto le relative Accademie della Marina Mercantile Italiana di Genova e di Manila volute da soggetti senza scrupoli.

Ministero della Marina Mercantile

Riteniamo indispensabile ricostituire il Ministero della Marina Mercantile assicurando che, all'interno dello stesso, siano inserite persone veramente competenti in materia così che, Armatori, Sindacati e Associazioni del settore abbiano un valido interlocutore con il quale affrontare e risolvere tutte le tematiche e problematiche in campo marittimo.

Collocamento

La riforma del collocamento della Gente di Mare, prevista dal D.P.R. 18/04/2016 n. 231, com'è noto, non ha mai avuto pratica applicazione, per la mancanza dei decreti attuativi previsti dal medesimo decreto. Tale situazione comporta un sensibile vuoto normativo nell'ordinario andamento degli uffici di collocamento che è stato colmato in parte con la reviviscenza della normativa precedentemente applicabile (Decreto 13.10.1992 n. 584) seppur formalmente abrogata.

Pertanto, preso atto di un diritto vigente che possa confortare in nostro "modus operandi", sarebbe auspicabile procedere, quanto prima, alla redazione di una nuova disciplina in materia, partendo dai principi del DPR 231/2006, ovvero realizzando nello specifico l'Anagrafe del Marittimo che dovrebbe sostituire l'attuale Turno Generale mentre la stesura degli organici aziendali avvicenderebbero quelli particolari, abolendo nella totalità dei casi l'emissione del buono di imbarco.

Ma tutto questo è fermo: abbiamo interessato più volte il MIT, ma non c'è stato alcun interessamento concreto; forse sarebbe il caso di eliminare le Agenzie di Manning, che per imbarcare una persona prendono soldi dagli armatori e dai marittimi stessi (*vedi ad esempio Costa Crociere, Corsica Ferries e altre società*).

Welfare

L'Italia ha preso "in prestito" il termine Welfare dagli Inglesi, dopo la fine della prima guerra mondiale, per definire il settore dello Stato che "dovrebbe" occuparsi delle fasce più deboli (*disabili, lavoratori subordinati, pensionati ecc...*) settore che una volta si chiamava Previdenza Sociale. E cioè un sistema sociale che vuole garantire a tutti i cittadini la fruizione dei servizi sociali ritenuti indispensabili. Per il Comparto Marittimo cosa si è fatto poco o nulla. Nonostante le ingenti risorse disponibili, abbiamo ancora un Servizio Sanitario dedicato ex "Cassa Marittima", ma oggi i marittimi sono costretti ad affrontare viaggi fuori residenza con grandi difficoltà e rischi per ricevere assistenza Medico legale.

Contratto Collettivo di Lavoro

Il contratto collettivo nazionale di lavoro per i marittimi è scaduto il 31.12.2017, siamo oggi a giugno 2019 e non ancora è stata aperta ufficialmente una trattativa. Il Contratto Nazionale, strumento di regolazione e di contrasto alla concorrenza sleale tra imprese e a tutela dei diritti dei lavoratori, è stato completamente abbandonato. Anche questo fa capire come il settore necessiti di adeguata ed urgente considerazione.

Questa sintetica analisi, che evidenzia la situazione negativa del Comparto Marittimo Nazionale, ci induce a pensare che il destino del marittimo italiano sia segnato: se le Istituzioni preposte non dedicheranno al settore l'attenzione che merita, in pochi anni questa figura scomparirà dalle navi.

TAXI

Le attività degli addetti al servizio pubblico di taxi non sono state comprese tra quelle cd. Usuranti, che ne avrebbero consentito il pensionamento anticipato. Ciò ha prodotto un forte malcontento nella categoria, poiché indice di scarsa considerazione e, quindi, di negativa valutazione, di una attività lavorativa che incide pesantemente sull'integrità psico-fisica degli addetti.

L'equilibrio neuro-psichico di questi lavoratori è minato seriamente dal lavoro a turni, in tutte le sue articolazioni, con fattori di danno rappresentati dallo squilibrio alimentare incidente su buona parte di essi. L'interferenza dei caotici traffici cittadini, segnatamente dalle grandi metropoli, di rumori o di altri agenti disturbanti, lo stress conseguente all'attività di guida in condizioni di estremo disagio, non sono state tenute nella debita considerazione da chi era deputato a valutare.

La **CISAL Trasporti**, che associa i lavoratori organizzati nella Federtaxi, ribadisce con forza la richiesta di una più approfondita indagine per campioni, per accertare quali sono gli aspetti più evidenti dell'influenza del lavoro sulle condizioni di salute dei tassisti, in quanto molteplici sono gli eventi anche a livelli non appariscenti e i carichi lavorativi abituali che possono assumere il ruolo di agenti frustranti e stressanti.

Oltre all'incidenza dei lavori per turni, la rumorosità e la caoticità dei traffici, altri danni sono riconducibili alla elevata responsabilità della guida, della vigile attenzione protratta nel tempo, dalla demotivazione, dalla deficienza di relazioni umane, dal tipo e dalla quantità del lavoro, dalle insidie alla incolumità personale nelle ore notturne di cui è piena la cronaca quotidiana.

Tali agenti appesantiscono enormemente il carico lavorativo che provoca, infatti, angoscia ed ansia, responsabili di reazioni aggressive, repressive, di rassegnazione, prodromi di depressione e malinconia.

Per tutti questi motivi, la **CISAL Trasporti** auspica un ripensamento, in direzione dei lavoratori tassisti nella formulazione delle casistiche delle attività lavorative da classificare usuranti.

TRASPORTO AEREO E ATTIVITÀ AEROPORTUALI

Il trasporto aereo è una risorsa fondamentale per il Paese, soprattutto per la forte incidenza sul ciclo economico nazionale pari al 3,6% del PIL, tra impatto diretto, indiretto e indotto.

Il 2018 si è chiuso con un'importante crescita del settore: 185 milioni di passeggeri (+5,8% rispetto al 2017), 1,4 milioni di movimenti aerei e 1 milione di tonnellate di merci trasportate. Il trend positivo è confermato anche dai dati del primo semestre del 2019.

Di recente anche la Conferenza sul Trasporto Aereo promossa dal Ministero dei Trasporti ha confermato questo trend sviluppando una due giorni di dibattito nell'ambito della quale si sono alternati tutti i principali attori del settore del trasporto aereo, tra cui la nostra Segreteria Nazionale presente con una delegazione.

Dalla stessa Conferenza è emersa la forte richiesta di “fare sistema”, attraverso iniziative del Governo mirate a garantire il pieno sviluppo del comparto aereo con il coinvolgimento di tutte le componenti sia istituzionali, che in qualità di operatori (vettori aerei), sia ovviamente con il necessario contributo delle parti sociali, dell'industria e di eventuali investitori.

Tra gli obiettivi analizzati trovava ampio spazio il concetto base di confermare la centralità del passeggero, attraverso un pieno rispetto della tutela dei suoi diritti e della garanzia di una alta qualità dei servizi resi dal settore.

Altro passaggio fondamentale è la possibile attivazione di un percorso di rete tra istituzioni pubbliche e partnership con investitori privati, seppure con la doverosa piena garanzia di un trasparente sistema di regole riguardo ingresso di privati non determinati a speculare su un servizio pubblico essenziale stante la peculiarità del territorio nazionale, quale quello del Trasporto aereo;

Viste le grandi opportunità di crescita del settore, occorre altresì creare le migliori condizioni per accogliere il traffico crescente dando agli operatori economici certezze sulla programmazione degli investimenti da orientare all'ammodernamento delle infrastrutture aeroportuali e al miglioramento dei servizi offerti.

Risulta necessario a tal proposito evitare “asimmetrie competitive” prodotte da fattori geografici, normativi o tecnici e al contempo, favorire la razionalizzazione del mercato dell'handling anche attraverso qualche misura di sostentamento ad un settore nevralgico (*per taluni aspetti anche più delle stesse società di gestione aeroportuali stante la loro natura di gestore dei servizi al passeggero in transito*) definendo regole comuni in materia di aiuti di Stato, con la massima trasparenza nell'erogazione dei contributi alle start up e grande attenzione affinché tutti gli operatori possano beneficiare di tali opportunità anche nell'ottica di migliorare e rendere più efficace il sistema di tutela del passeggero, reale fruitore del servizio.

La **CISAL Trasporti**, in ossequio al proprio ruolo di rappresentanza sindacale, evidenzia pertanto quali necessari e improcrastinabili delle accorte riflessioni sui seguenti principali temi.

Al centro del confronto va posta la capacità di promuovere il dialogo sociale e della contrattazione collettiva quale strumento privilegiato per l'individuazione tempestiva di soluzioni efficaci alle peculiarità dei territori e delle realtà aziendali.

Serve pertanto un modello di nuove relazioni industriali che adotti una strategia di lungo periodo sviluppata in un confronto inclusivo tra le parti.

Un modello che si interroghi sul vero ruolo della concertazione mirata e che non può prescindere dal partire da una analisi sui seguenti nodi a nostro avviso cruciali:

- Salvaguardare il fondo di settore (FSTA) laddove possibile incrementandolo rendendolo strutturale, allargandolo ai lavoratori delle cooperative relative agli appalti e ai sub appalti oltre che del settore specificamente normato nella norma istitutiva del fondo anche a quelli dell'indotto. Tale esigenza trae spunto dalla specificità e dalle fluttuazioni dell'intero mercato del Trasporto Aereo che molto spesso determinano la necessità per le aziende del settore di avvalersi della attivazione degli ammortizzatori sociali.
- Favorire l'evoluzione della regolamentazione in materia di appalti e subappalti, anche con particolare riferimento al coinvolgimento delle cooperative; realizzazione di un polo manutentivo che faccia sistema tra i soggetti attivi per rispondere, in termini di occupazione e sviluppo, all'elevata dispersione di know-how verificatasi all'indomani delle crisi Alitalia.
- Promuovere in tutti gli scali aeroportuali degli accordi di sito tra società di gestione, Handlers, Organizzazioni Sindacali presenti ed ENAC, finalizzati al pieno rispetto delle normative vigenti in materia di sicurezza che consentano di limitare il numero di operatori che possano esercitare il proprio ruolo nell'ambito del singolo scalo rispettando le necessarie limitazioni dettate da ragioni di "spazio" e dalle norme in materia di sicurezza.
- Costituire reti e sistemi tra aeroporti limitrofi o incidenti su un territorio regionale: in questo senso la prospettiva della creazione del SINTA (Sistema Integrato Nazionale Trasporto Aereo) rappresenta un tassello fondamentale, accanto al consolidamento delle reti aeroportuali e a una contestuale e adeguata attenzione al valore, al ruolo di presidio territoriale e alla caratterizzazione dei piccoli aeroporti; il tutto in un contesto di forte intermodalità con gli altri sistemi di trasporto.
- Valutare attentamente, per quanto concerne il mercato dell'Handling, la possibilità di destinare una parte delle tasse aeroportuali, (tassazioni legate al corrispettivo di imbarco passeggeri secondo la L. 248/05, art. 11 nonies) e delle tasse di imbarco e sbarco merci (L. 117/74 e L. 248/05, art. 11 nonies), che gli utenti aeroportuali (passeggeri, compagnie aeree, operatori, ecc.) pagano per la fruizione di beni e servizi messi a disposizione in aeroporto. In particolare le società di gestione, attraverso le tariffe per i servizi aeroportuali, oltre che attraverso i proventi derivanti dalle attività commerciali accessorie (aree negozi, parcheggi, ecc.), sono ad oggi in grado di programmare e attuare investimenti infrastrutturali volti a migliorare la qualità dei servizi e soddisfare la domanda del passeggero con l'obiettivo di garantire la mobilità. A tal proposito per incidere in maniera significativa in positivo sulle aziende basterebbero anche soltanto 50 centesimi a passeggero, da destinare agli operatori Handlers, collegandole alle movimentazioni aeree giornalmente assistite da ciascuna società, per ottenere una conseguente e logica attenuazione dell'impatto dei costi legati al sistema oramai corrente del consueto e costante utilizzo degli ammortizzatori sociali da parte della pressoché totalità delle aziende operanti nel settore per fare fronte alle caratteristiche di stagionalità del 90% degli scali aeroportuali italiani.
- Garantire attraverso un sistema certo di protezione la possibilità di attivazione della clausola sociale attraverso le norme contrattuali vigenti anche per quanto concerne i vettori aventi carattere di effettiva stagionalità demarcando attraverso una soglia minima il numero dei voli che possano determinare la obbligatorietà della stessa protezione sociale.
- Valorizzare la contrattazione decentrata attraverso l'obbligo della ripartizione di una quota degli utili delle aziende del settore ai lavoratori dipendenti anche attraverso formule e accordi finalizzati alla definizione di meccanismi di Welfare aziendale e premi di produzione detassabili legati sia all'incremento di produttività che ad eventuali meccanismi di flessibilità.

- Colmare attraverso un intervento congiunto di tutti gli attori del settore quel vuoto normativo che non prevede la classificazione di lavoro usurante per i lavoratori del settore con modulazione di prestazioni turnistiche. Qualora quanto sopra evidenziato venisse posto nella agenda delle priorità dalle parti interessate, siamo fermamente convinti che il già attuale incremento del settore non potrà che determinare un sostanziale aumento del numero dei movimenti e dei passeggeri in transito con la contemporanea piena tutela dei necessari regimi di sicurezza e di un probabile contestuale aumento dei livelli occupazionali impegnati nel settore.

La **CISAL Trasporti**, per quanto concerne l'attuale crisi della ex Compagnia di Bandiera, auspica una presenza massiccia dello Stato nella nuova compagine societaria, che si ponga quale garanzia per la predisposizione e lo sviluppo di un Piano Industriale che abbia caratteristiche innovative e fortemente competitive, in un mercato in enorme espansione come quello del trasporto aereo.

A tal proposito, riteniamo fondamentale la diretta partecipazione nell'ambito della futura compagine societaria di una rappresentanza in Cda di emanazione diretta da parte del Ministero dell'Economia e delle Finanze e delle Ferrovie dello Stato.

Un nuovo progetto societario che darebbe luogo a un sistema integrato dei trasporti su gomma su rotaia e del trasporto aereo, che potrebbe divenire una profonda novità ed una consequenziale eccellenza a livello internazionale.

Tale operazione dovrebbe prevedere altresì, a completamento degli assetti societari, l'ingresso di partnership private di alto livello, con acclarata competenza nel settore a completamento del 100% della società.

TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Di seguito una serie di osservazioni in ordine alle maggiori criticità che si riscontrano nel settore della Mobilità ed in particolar modo nel Trasporto Pubblico Locale. Le stesse osservazioni sono state prodotte al MIT nell'ambito della Conferenza Nazionale sulle Infrastrutture, i Trasporti e il Territorio promossa dal Ministero stesso.

Quella del MIT è una scelta ambiziosa, che mettendo insieme la multidisciplinarietà degli aspetti tecnico/politico/economici, consente di ragionare, di fare analisi prospettiche, realistiche e misurabili, utili all'adozione di misure partecipate in grado di realizzare concretamente il concetto di mobilità sostenibile. È un percorso culturale necessario quantunque difficile e fortemente condizionato da variabili diverse su cui, evidentemente, bisogna confrontarsi.

In tal senso, proprio il raffronto delle esperienze dei vari portatori di interessi, consentirebbe in un luogo istituzionale di integrare, dapprima i dati sulla portata della mobilità sostenibile, in ordine al suo andamento e come essa incida sulla qualità dell'aria, sul comportamento dei cittadini, sugli investimenti necessari, e dopo sulle scelte dei decisori pubblici che devono contemperare il diritto alla mobilità rispetto ad altri e diversi diritti costituzionalmente previsti quali quello al lavoro.

Certo, fortemente emergente è il tema che obbliga tutti a valutare la qualità dell'aria che, dai rapporti ultimi redatti da organismi dediti all'attività di ricerca, con l'intento di leggere e spiegare i fenomeni e le propensioni più rilevanti, accertare le criticità e progettare e proporre misure alternative, inducono tutti a perseguire misure stringenti per la riduzione dei gas serra individuando e/o fortificando in maniera crescente target di mobilità sostenibile (*a piedi, in bicicletta, trasporto collettivo, sharing mobility*).

Dalla lettura del contributo sulle caratteristiche della domanda di mobilità nelle Città metropolitane, elaborato nell'ambito dell'Osservatorio sulle Politiche per la Mobilità Urbana Sostenibile, e dai dati territoriali analizzati estratti dall'indagine annuale Audimob di Isfort sugli stili ed i comportamenti di mobilità degli italiani – ponendo a confronto due periodi 2012/2013 e 2016/2017 - tenendo conto del tempo dedicato alla mobilità, alle distanze percorse, ed alle motivazioni degli spostamenti, si riassume che l'indicatore denominato “tasso di mobilità sostenibile” è inferiore al 40%, sia nella media delle Città Metropolitane, sia in quella Nazionale, a conferma del perdurante dominio dei mezzi privati nelle scelte di mobilità degli italiani.

Senza entrare nella logica interpretativa delle percentuali e delle statistiche, riteniamo utile analizzare le ragioni attraverso la lettura dei vari rapporti redatti che indagano sulla mobilità degli italiani, da cui emerge la disponibilità da parte dei cittadini ad utilizzare più di un mezzo di trasporto per raggiungere la propria destinazione.

Tale disponibilità risulta purtroppo vanificata da una molteplicità di problemi, quali: quelli relativi alla mancanza delle infrastrutture necessarie a consentire lo scambio modale e la carenza di informazioni sulla mobilità, sulle agevolazioni tariffarie, sulla combinazione oraria dei diversi mezzi del trasporto pubblico.

In tal senso si rileva lo stralcio del documento allegato al DEF (Strategie per una nuova politica della mobilità in Italia) il quale afferma che *“La definizione di strategie infrastrutturali, guarda oggi senz'altro al fabbisogno del Paese in termini di completamento delle connessioni, di miglioramento della viabilità, di sicurezza delle infrastrutture e degli spostamenti, di sostenibilità ambientale, di miglioramento della qualità della vita, di sostegno alla competitività delle imprese, e tuttavia non può farlo senza un approccio sistemico all'intero mondo delle infrastrutture, della mobilità e del territorio”*.

Inoltre, le innovazioni tecnologiche e dei modelli di business stanno apportando un mutamento profondo ai paradigmi della mobilità. Cambiano le abitudini e le preferenze dei passeggeri, ma si trasformano anche le esigenze del settore produttivo, sempre più incline ad assecondare le richieste di un rapido mercato che spesso evita di tenere in considerazione le istanze del mondo del lavoro.

In questo stato di profonda trasformazione che sta modificando le modalità di spostamento delle persone, perseguendo l'obiettivo di realizzare una mobilità, soprattutto in ambito urbano, che sia veramente sostenibile, in stretta connessione con la pianificazione urbana, uno dei pilastri fondamentali è rappresentato e rimane il Trasporto Pubblico Locale.

È fondamentale che nell'ambito dei PUMS sia previsto l'aumento delle corsie preferenziali e che queste siano dedicate unicamente al trasporto pubblico con esclusione di ogni altro mezzo, biciclette comprese, per le quali occorre invece potenziare il sistema di piste ciclabili.

Il ruolo primario di questo sistema di trasporto collettivo che è ancorato alla sua capacità di trasporto, impatto ambientale, regolarità, sicurezza, velocità commerciale, e quindi ai suoi costi, è fortemente condizionato dalle discontinue politiche di gestione e di affidamento, ma soprattutto da un insufficiente sostegno economico.

Il trasporto pubblico locale, definito da tanti un'industria, il cui prodotto economico, vista la sua essenzialità, è pari a quello che ha la luce, l'acqua, il gas, ha bisogno di sostegno in termini di risorse ed investimenti, unitamente a rilevanti performance gestionali delle imprese, all'interno di un quadro di regole che per la verità, facendo una concreta valutazione sino ad oggi, a causa del disorganico avvicendamento di normative, non hanno contribuito a consolidarne il ruolo.

Sebbene proiettati a ricercare sempre maggior efficienza per un settore produttivo che rappresenta una fetta importante per l'economia di questo paese, evidentemente, ogni sforzo non restituisce slancio, attrattività ma soprattutto competitività rispetto ai modelli a cui ci si ispira, modelli che, come già detto, dovrebbero essere orientati ad elevati standard di sicurezza, sostenibilità e tutela dell'ambiente, ponendo al centro le persone che lo utilizzano e che vi lavorano.

La situazione infrastrutturale e trasportistica di questo paese continua ad essere ancora connotata da diversità geografiche che, in tal senso, non consentono verosimilmente di poter parlare di un paese unificato.

Questo sistema disomogeneo è ovviamente strettamente legato alla produzione di ricchezza cui conseguono bassi livelli occupazionali, mancanza di reddito e assolutamente nessuna crescita economica.

Colmare un gap enorme, originato da scelte storiche sbagliate e dai risultati evidenti, richiede certamente tempo e quindi, inevitabilmente, interventi coraggiosi e responsabili orientati al lungo periodo affinché tutto il sistema, e quindi tutti i territori, siano nelle condizioni di garantire uniformemente modalità di trasporto rapido, efficiente e sicuro, producendo, quindi, quell'elemento di ricchezza in grado di attirare gli investimenti economici conseguenti.

Regole, risorse ed investimenti, quindi, devono essere gli strumenti a corredo di una politica di rilancio, partendo dal paradigma che il sistema dei trasporti è un'opportunità e non solo una voce di spesa, in grado di riprodurre ed incrementare la ricchezza.

Peraltro, i modelli industriali diffusi non sono mai stati incentivati ad una logica di aggregazione aziendale, tesa ad evitare la polverizzazione d'impresa, soprattutto in un processo competitivo a cui partecipano soggetti imprenditoriali, anche stranieri di grandi dimensioni.

Il sistema di trasporto della così detta mobilità, rappresentato dal trasporto pubblico locale e ferroviario, costituisce un pezzo importante dell'economia nazionale, sia per il numero di persone trasportate che per i rilevantissimi livelli dei fatturati prodotti.

Paradossalmente, le inefficienze del trasporto pubblico che appesantiscono le finanze dello Stato, invece di essere superate con l'apporto di ragionevoli ed equilibrate risorse, soccombono anche ad una inaspettata stabilizzazione del Fondo Nazionale dei Trasporti, che è fortemente condizionata da incomprensibili e ripetuti tagli delle varie leggi di Bilancio ne hanno ridotto la dotazione da 6,5 miliardi del 2012 ai 4,8 miliardi di oggi.

Inoltre, la legge di bilancio 2019 (*legge n. 145/2018 tabella n. 10 stato di previsione del Mit*) ha introdotto un ulteriore taglio delle risorse per 27,4 milioni circa nel 2019, e per 50 milioni di euro circa a decorrere dal 2020, che andranno ad incidere sempre sulla voce di spesa destinata al rimborso degli oneri per i rinnovi contrattuali pregressi del CCNL autoferrotranvieri nelle regioni a statuto speciale, tale riduzione graverà anche sul rimborso degli oneri per le indennità di malattia dei dipendenti delle Aziende di Tpl.

Sempre la legge 30 dicembre 2018, n. 145 ha previsto all'art. 1, comma 1118, un accantonamento di 300 milioni di euro a valere sulle dotazioni di competenza e cassa del Fondo, che potranno essere resi disponibili, come previsto dal successivo comma 1119, solo e soltanto se, a seguito del monitoraggio previsto per il mese di luglio, gli andamenti dei conti pubblici saranno coerenti con il raggiungimento degli obiettivi programmatici per il 2019.

Quasi tutti i portatori di interesse hanno manifestato la loro contrarietà a tale eventualità, mostrando con evidenza che si tratta di risorse importanti sottratte alle Aziende che hanno invece necessità di poter contare sulla certezza dei fondi a disposizione per erogare i servizi ai cittadini, garantire continuità retributiva ai lavoratori e affrontare le numerose sfide che il settore ha davanti.

Tagli di questo tipo al Fondo Nazionale Trasporti, come la stessa Conferenza delle Regioni e delle Provincie ha in passato ammesso, avrebbero un effetto dirompente per la tenuta del sistema con gravi conseguenze nell'ambito dei servizi al cittadino, della protezione del lavoro dei dipendenti del settore e della salvaguardia dell'ambiente e del benessere dei cittadini.

Le stesse fonti indicano che i circa 112.000 addetti al settore potrebbero essere ridotti nell'ordine stimato di 15.000 unità, con l'apertura di una crisi definita "epocale".

Su quest'ultimo tema, abbiamo preso atto dell'attenzione e dell'apertura al confronto da parte del MIT, delle azioni messe in campo nonché dell'impegno politico a trovare la copertura nella legge di assestamento al bilancio.

Altrettanto preoccupati ci avviciniamo alla stagione delle gare per l'affidamento del servizio di Trasporto Pubblico Locale laddove, sebbene vi sia una chiara previsione legislativa e contrattuale relativa alla protezione sociale per il personale dipendente, comincia a percepirsi il timore che si stia prefigurando una fase calda di confronto sociale, sentite le posizioni espresse sull'argomento dai principali stakeholders.

Quando si comincia a pensare che, in caso di passaggio di affidamento della gestione del servizio da un'azienda ad un'altra, nel caso in cui il volume di servizio oggetto dell'affidamento sia inferiore rispetto al servizio precedentemente erogato, si ipotizza il passaggio solo di "una parte" del personale precedentemente impiegato; appare evidente che si riconoscono le tutele occupazionali al solo personale ritenuto utile per il nuovo gestore, facendo conseguentemente diventare la così detta "Clausola Sociale" una protezione deteriore rispetto agli atti del legislatore.

Accettare un concetto di questo tipo significa porsi in contrasto con la previsione normativa di cui all'art. 48 del D.L. 50 del 24 aprile 2017, il quale non prevede assolutamente eccezioni alla regola tassativa che in caso di sostituzione del soggetto gestore, a seguito di gara, tutto il personale dipendente dal gestore uscente passa a quello subentrante, "senza soluzione di continuità" e con l'applicazione del contratto collettivo nazionale di settore ed il contratto di secondo livello o territoriale applicato al gestore uscente, nel rispetto di quanto previsto dalla direttiva comunitaria 2001/23 /CE.

È pertanto nostro dovere cercare di irrobustire e rendere effettivamente esigibile lo standard di protezione sociale previsto e riteniamo più che mai necessario avviare una discussione sulle reali ricadute sul mondo del lavoro, soprattutto laddove, per essere competitivi, si innesca il perverso meccanismo della corsa al ribasso dei costi, causa di pesanti forme di dumping contrattuale.

In tal senso avremmo preferito anche un segnale, e magari un confronto di sistema, sulle evoluzioni ed implicazioni del processo di liberalizzazione dei servizi automobilistici interregionali di competenza statale a lunga percorrenza, regolamentati dal D. Lgs n. 285/2005, su cui il Sindacato, da tempo, prima ancora che si determinassero crisi aziendali, ha avvertito fortemente la necessità, ed ha richiesto, purtroppo inutilmente, che si avviasse un tavolo di confronto con le istituzioni competenti.

Anche le vicende internazionali in capo al Parlamento Europeo, Mobility Package, Quarto Pacchetto Ferroviario, revisione Reg. 1073/09 destano preoccupazione per l'impatto che avranno sulle normative nazionali, le stesse richiederebbero una presa di posizione del nostro Paese attraverso i propri rappresentanti nel Parlamento Europeo, peraltro già richiesta dalle Organizzazioni Sindacali.

Oltre all'importante ruolo industriale svolto dalle aziende del Trasporto Pubblico Locale, particolare strategico è quello svolto dal Gruppo FSI, che nel suo Piano Industriale mostra attenzione al Trasporto Regionale ed annuncia che *“uno dei pilastri fondamentali sarà rendere più efficiente il trasporto regionale, con investimenti per l'acquisto di nuovi treni, ma anche alzandogli standard qualitativi di viaggio per i pendolari. In particolare, si legge, saranno creati dedicati e sarà digitalizzata la catena del valore per essere sempre più connessi con i passeggeri”*.

Si ritiene, inoltre, che l'ottimizzazione dei trasporti passa anche attraverso l'integrazione nella rete nazionale RFI delle ex ferrovie concesse, per ottenere maggiore capillarità del servizio ferroviario, in ottica Point-to-Point; maggiore efficienza, grazie a una gestione unica della rete ferroviaria nazionale; nuovi percorsi con riduzioni dei tempi di percorrenza e soprattutto maggiore sicurezza, garantita dagli elevati standard tecnologici adottati da Rete Ferroviaria Italiana.

In tal senso, considerando il trasporto pubblico regionale ferroviario, utilmente integrato con il trasporto pubblico su gomma, una dorsale importante, aldilà delle volontà politiche delle Regioni, alle quali sono affidate funzioni e compiti di programmazione ed amministrazione dei servizi di trasporto pubblico regionale, di far subentrare Rete Ferroviaria Italiana nella gestione delle linee regionali, ivi comprese quelle classificate di “rilevanza per la rete ferroviaria nazionale”, anche in questo caso riteniamo indispensabile una protezione sociale di sistema che passi attraverso processi partecipati finalizzati ad ottenere garanzie occupazionali e di rappresentanza sindacale.

Al pari e con altrettanta importanza non si può sottacere la mancanza di rinnovo del Contratto Nazionale di categoria, che predeterminando in maniera congiunta la disciplina dei rapporti individuali di lavoro e parte dei rapporti reciproci, sia in grado, anch'esso, di governare indirettamente gli effetti dei processi di trasformazione del settore, ma, soprattutto, di corrispondere ai lavoratori gli adeguati riconoscimenti economici.

Entrambi i contratti nazionali, degli Autoferrotranvieri-Internavigatori/TPL e delle Attività Ferroviarie sono scaduti il 31 dicembre 2017.

In tema di Sicurezza, come già ribadito, riteniamo necessario un apposito focus. Il crescendo di aggressioni fisiche e verbali perpetrate a danno di passeggeri ed operatori del trasporto pubblico locale e del trasporto ferroviario è ormai diventato insostenibile ed intollerabile.

In tutt'Italia, treni, metro, bus e stazioni sono teatro di gravi atti vandalici che, oltre a compromettere la sicurezza e la serenità di chi viaggia e di chi lavora.

Quella che da alcuni attori del settore viene definita “esperienza di viaggio”, fondamentale per la percezione della qualità del servizio erogato, non può in alcun caso prescindere dalla sicurezza del servizio stesso, la quale passa preliminarmente per la tutela delle condizioni di lavoro del personale che è elemento essenziale a rendere il servizio fruibile.

Le pur meritevoli misure adottate localmente, riteniamo non sono sufficienti e in grado di affrontare una problematica di tale entità, compito che dovrebbe essere invece dei ministeri competenti i quali, insieme alle parti sociali ed alle rappresentanze delle aziende, dovrebbero immediatamente rappresentare un'analisi della situazione e successivamente elaborare ed adottare urgentemente delle opportune misure di prevenzione e protezione di operatori e utenti, a partire da specifici interventi a carattere tecnologico, legislativi e nelle fasi di affidamento del servizio.

In tal senso riscontriamo positivamente la disponibilità del MIT a predisporre un apposito tavolo di confronto per affrontare il problema.

Occorre, ancora, favorire l'utilizzo del trasporto pubblico anche attraverso una maggiore convenienza fiscale degli abbonamenti. Inoltre, in ordine ai controlli sui comportamenti degli utenti della strada, e specificatamente all'Art. 589 bis (*Omicidio Stradale*) del C.d.S., si chiede di escludere da tale fattispecie i conducenti dei mezzi di trasporto pubblico nello svolgimento delle loro mansioni (*salvo i casi di guida in stato di ebbrezza o di alterazione psicofisica conseguente ad assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope*).

In considerazione di quanto elencato nei capoversi precedenti riteniamo che un efficace ed efficiente sistema di mobilità collettiva abbia oggi la impellente e non più procrastinabile necessità di vedere incrementare soprattutto: RISORSE, INVESTIMENTI E SICUREZZA (RIS) e di un costante confronto sistemico su tutte le problematiche connesse.

Alla luce di tutte le considerazioni che precedono e considerata l'importanza che l'intero Comparto dei Trasporti riveste per l'economia del Paese, siamo a chiedere un incontro per affrontarne le problematiche.

Distinti saluti.

*Il Coordinamento Nazionale
CISAL Trasporti*

CISAL Trasporti - Via Torino, 95 - 00184 Roma
Coordinatore Nazionale Andrea Gatto
coordinatore.nazionale@cisaltrasporti.org
06/3215534 – 06/3215585 portatile 335/6068490