

ROMA 15 FEBBRAIO 2021

**Audizione in
Commissione di
Studio istituita
dal Ministero
Infrastrutture e
Trasporti con
Decreto n.2 del
04 gennaio 2021**



**Osservazioni e proposta di interventi diretti a
riformare il settore del Trasporto Pubblico Locale**



FAISA - CISAL

Federazione Autonoma Italiana Sindacale Autoferrotranvieri



OSSERVAZIONI FAISA CISAL - RIFORMA TPL

Audizione in Commissione di Studio Istituita dal M.I.T. con Decreto n. 2 del 04 gennaio 2021

“*Ripartenza e rilancio di una nuova mobilità, in completa sicurezza per cittadini ed operatori del settore*”, è stato il nostro slogan già all’indomani della prima fase della pandemia in corso e continua ad esserlo anche nella fase attuale; quanto accaduto ci ha confermato l’importanza del settore che rappresentiamo e, nel contempo, ci ha fatto scoprire la sua vulnerabilità.

La filiera produttiva della Mobilità, anche in questa situazione di emergenza, al pari di altri servizi essenziali per il Paese, non si è mai completamente fermata, ma ha dovuto contemperare il diritto alla mobilità in un così grave momento, con il rispetto delle misure restrittive e di contenimento del contagio, auspicando nella fase di ripartenza un coordinamento sistemico.

In quella fase si faceva già fatica, che ancora oggi permane, nell’immaginare nel futuro la mobilità; Come ci saremmo spostati quando saremmo usciti dalle nostre case? Come saremmo andati al lavoro? Come si sarebbero recati i nostri figli a scuola? Certamente un ruolo decisivo lo avrebbe svolto, ed oggi ancora di più, il trasporto pubblico locale, servizio essenziale alla ripresa del nostro Paese.

Abbiamo sempre sostenuto che sarebbe un errore immaginare un modello di ripartenza basato sul mondo precedente, errore che comprometterebbe il risultato stesso dell’azione intrapresa. La **Pandemia** ha cambiato i comportamenti dei viaggiatori e di conseguenza degli operatori, entrambi hanno dovuto seguire nuove regole, all’interno di vecchie abitudini, cercando di tutelare sicurezza sanitaria e attività di trasporto, obiettivo, purtroppo, non sempre raggiunto.

Affermavamo che autobus e metropolitane avrebbero rappresentato i luoghi in cui sarebbe diventato complicato garantire un effettivo distanziamento sociale tra le persone, sebbene, lo sviluppo delle attività da remoto avrebbe ridotto una parte della richiesta di mobilità, ma, con altrettanta certezza, affermavamo che questo non sarebbe bastato. Si auspicava, in tempi non sospetti, anche al fine di superare il problema delle ore di punta, il cambiamento della curva di distribuzione del trasporto, ridisegnando l’orario di lavoro e di studio nell’arco dell’intera giornata ed auspicandone, in una sorta di confronto continuo e sistemico, un coordinamento dei poteri decisionali deputati.

La mobilità, sino a ieri immaginata solo come “sostenibile”, la immaginavamo, almeno per quanto riguarda l’aspetto sanitario, protetta ed adeguata alle nuove esigenze, sia per gli utenti che per i lavoratori, determinando quindi i relativi cambi di azioni quotidiane.

Questa emergenza, pertanto, ci ha posto tutti di fronte alla necessità di **ridisegnare un futuro con nuovi paradigmi**, nuove strategie, rispetto ad una differente richiesta di mobilità che dovrà adeguarsi a nuovi modelli organizzativi che interverranno.

In questa fase ogni soggetto deve fare uno sforzo atto a ricercare soluzioni coordinate tra i diversi portatori di interesse, senza limitarsi a ricercare nelle controparti gli avversari e quindi senza ergersi a portatori esclusivi di verità universali, sulla base di rendite di posizione ormai oggettivamente anacronistiche.

Segreteria Nazionale – Via della Ferratella in Laterano, 7 – 00184 Roma

☎ +39 06 97613032

✉ info@faisa-cisal.org

info@pec.faisa-cisal.org

La situazione oggi ci pone di fronte a tutte le fragilità strutturali del passato, evidenziando quanto sia necessario un robusto sistema integrato dei **Trasporti per sostenere gli sforzi della riapertura produttiva** del Paese. A prescindere dal dibattito che ci ha accompagnato in questi anni sulla competizione tra modello privato e modello pubblico, l'offerta di servizio sarà insostenibile senza una adeguata contribuzione pubblica, a meno che qualcuno non decida di far pagare ai cittadini cifre esorbitanti.

In questa logica e con questo scenario, ben volentieri abbiamo accolto la scelta della Ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli, di istituire una **Commissione** di studio incaricata di avanzare proposte per la definizione di un quadro normativo aggiornato, in relazione agli aspetti economico-finanziari del trasporto pubblico locale ed indicando i criteri uniformi per la ripartizione dei contributi statali.

La Commissione, nei tempi indicati nel decreto di istituzione della stessa, avrà il compito di *“proporre la definizione del quadro normativo, in relazione agli aspetti economici-finanziari, e di sviluppare modelli di integrazione intermodale dell'offerta di trasporto pubblico a livello locale e regionale nel perseguimento dell'obiettivo della mobilità as a service, individuando ogni possibile forma di efficientamento e razionalizzazione anche attraverso l'attuazione dei costi standard, nonché a definire criteri uniformi per la ripartizione dei contributi statali per il settore del trasporto pubblico locale, con particolare riferimento all'esigenza di garantire livelli adeguati dei servizi su tutto il territorio nazionale, e individuare modalità telematiche per l'acquisizione tempestiva dei flussi di domanda della mobilità pubblica e dei servizi effettivamente prestati”*.

Proprio nell'ambito dei compiti della Commissione, composta da esperti della materia e dai rappresentanti istituzionali dei soggetti pubblici coinvolti nell'offerta di mobilità pubblica, ringraziamo per l'audizione della nostra Organizzazione Sindacale nella qualità di portatrice di interessi per poterci consentire di esporre le nostre osservazioni che di seguito riportiamo.

Sebbene probabilmente superato dai fatti, riteniamo utile fare riferimento al “Rapporto Iniziative per il rilancio ITALIA 2020-2022” redatto dalla task force guidata da Vittorio Colao, che è stato posto all'attenzione delle parti sociali nel corso degli Stati Generali, con l'obiettivo di mettere a punto delle raccomandazioni relative alle iniziative finalizzate a facilitare, e quindi a rafforzare, la fase di rilancio nel **periodo post Covid**.

Quest'ultimo, nell'auspicare la trasformazione dei costi del rilancio in investimenti per il futuro, ha sostenuto che “per gli italiani un obbligo di lealtà e un dovere innanzitutto nei confronti delle giovani generazioni è perseguire, nella fase di ripresa dopo il *lockdown*, il potenziamento delle infrastrutture economiche e sociali del Paese, e investire le risorse disponibili per raggiungere *più resilienza, più reattiva e competitiva, più sostenibilità ed equità*”, ed in tal senso riteniamo che sia necessario un programma di politiche pubbliche, con particolare attenzione ai territori ed al sociale, riqualificando i grandi sistemi sociali (sanità, trasporti, istruzione, cultura) garantendo diritti, sicurezza a tutti quei sistemi che attribuiscono coesione al Paese.

Questa chiosa in premessa è atta a ribadire che tra i servizi sociali da garantire e rilanciare c'è sicuramente quello del trasporto pubblico locale e ferroviario, con le sue politiche economiche ed infrastrutturali, riattribuendo un ruolo pubblico che non sia solo quello di interprete o semplice pagatore di grandi progetti, tenendo conto di un **sistemico confronto** con la società civile che, nel contempo, deve avere la possibilità di esercitare l'esercizio democratico del giudizio, nell'interesse generale.

Il **ruolo** che svolge il **trasporto pubblico locale** è facilmente determinabile dalla lettura dei dati riportati dall'Osservatorio Nazionale TPL nella Relazione del 2018, considerando anche le diversità di modalità di trasporto, che evidenziano **spostamenti, ogni anno, per oltre 5 miliardi di passeggeri**. Certo l'impatto del COVID19 e dei suoi riflessi economico-sociali, compresa l'instaurata e diffusa percezione di

insicurezza di questa modalità di trasporto, ha significativamente colpito il sistema organizzativo, economico e finanziario del settore del trasporto collettivo di persone.

Il crollo della domanda, anche dovuta alla soggettiva percezione di insicurezza da parte dell'utenza, l'implementazione dello smart-working, gli obblighi imposti dalle misure di contenimento, hanno ridotto i numeri suddetti sia in termini di utenza trasportata che di introiti da tariffazione che, sebbene parzialmente compensati dai provvedimenti di sostegno emanati dal Governo, prefigurano uno scenario preoccupante.

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 riservate e/o 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.

Fortemente emergente è il tema ambientale che obbliga tutti a valutare la qualità dell'aria e dell'ecosistema più in generale; dagli ultimi rapporti, redatti da organismi dediti all'attività di ricerca, con l'intento di leggere e spiegare i fenomeni e le propensioni più rilevanti, accertandone le criticità, progettando e proponendo misure alternative, inducono tutti a perseguire misure stringenti per la riduzione dei gas serra, individuando e/o fortificando in maniera crescente nuovi target di mobilità sostenibile (trasporto collettivo, a piedi, in bicicletta, sharing mobility), che devono essere tra loro complementari.

Traendo riferimento dalla sempre più sostenuta tesi scientifica che pone in correlazione la diffusione della pandemia con l'inquinamento atmosferico, se già non bastassero le esistenti motivazioni a sostegno, riteniamo ormai non più rinviabile una particolare attenzione alla sostenibilità ambientale ed alla ricerca, uso, diffusione, sostentamento e quindi rilancio del **GREEN DEAL**. Un approccio timido, come quello tenuto nei decenni scorsi, rischia di rendere poco efficace l'annunciato, ormai da tutti, rinnovamento verde. Riteniamo invece questa una vera opportunità di cambiamento, sperando che questo richiamo collettivo non si trasformi in una moda o, ancora peggio, nell'occasione dei potentati economici di trasformarlo solo in un business. Tra l'altro, circa il 40% delle risorse previste dal Recovery Fund, sono espressamente dedicate a questo argomento.

Sebbene non possiamo con certezza attribuire la responsabilità inquinante al sistema di trasporto a cui ci riferiamo, parimenti non è possibile ignorare come il nostro Paese abbia sicuramente un parco mezzi tra i più vecchi d'Europa, che rappresenta un ulteriore motivo di peggioramento della qualità ambientale.

La tutela ambientale, come già detto, passa sicuramente attraverso il rinnovo del parco mezzi del TPL, dismettendo gradualmente la trazione a combustione verso forme di alimentazione meno inquinanti, definendo un arco di tempo certo entro cui ridurre le emissioni dei mezzi di trasporto.

Si rende pertanto necessaria una rivoluzione in tal senso, confermando e rafforzando il trend avviato che prevede un apporto significativo di risorse per il ringiovanimento del parco mezzi, nell'ambito di una programmazione pluriennale. Ciò, tra l'altro, costituirebbe un notevole aiuto all'industria che produce mezzi pesanti, oggi in grave crisi.

Il tema del **ricambio del parco mezzi**, soprattutto se supportato da ingenti finanziamenti, che auspichiamo siano garantiti in quantità sempre maggiori, non può eludere, per i motivi sopra descritti e per evitare peraltro prescrizioni europee, una necessaria **trasformazione energetica della fonte di alimentazione**, puntando a fonti alternative e prevedendo ed affrontando preventivamente e realisticamente sia i tempi che le criticità indotte dalle implicazioni nella fase di transizione.

Certo, a parole si fa presto a cambiare paradigma, si fa presto a cambiare fonte di alimentazione, ma la realtà restituisce uno scenario concreto in cui è necessario, contestualmente alla riqualificazione delle aziende produttrici, un cambiamento dell'intera filiera produttiva, dalla produzione del servizio alle attività manutentive, richiedendo maggiori spazi disponibili e notevoli interventi di sviluppo tecnologico sui depositi dei mezzi, ecc.

Inoltre non si può sottacere ad una evidente e colpevole **disuguaglianza infrastrutturale storica tra Nord e Sud** del paese che impone maestosi interventi che puntino a ridurre questo GAP affinché si possa offrire la stessa opportunità, ma soprattutto lo stesso diritto alla mobilità, ad ogni cittadino.

Questo sistema disomogeneo è strettamente connesso alla produzione di ricchezza nelle diverse aree del paese, da cui conseguono, per le zone maggiormente disagiate, 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 necessari.

Questo tema è strettamente intrecciato con tutti i ragionamenti di opportunità ed economicità che oggi si stanno facendo allorquando si afferma che i servizi vanno allocati dove c'è la domanda. Certo questo ragionamento logico e lineare, introduce però un punto interrogativo: la domanda di trasporto, in determinate zone del Paese, non è stata ed ancora non è condizionata proprio da un pessimo servizio conseguente ai limiti infrastrutturali? La risposta che ci siamo dati è che esistano condizioni nelle quali sia la stessa **offerta di servizio a crearne la adeguata domanda**.

E' chiaro che da adesso, con l'emergenza pandemica che ha tracciato un confine di abitudini nettamente diverso, si fa fatica ad immaginare vecchi sistemi e nuove, o ancora sconosciute, abitudini di spostamento; risulta quindi necessario provare a reinterpretare i nuovi bisogni di mobilità, evitando il più possibile un insostenibile incremento nell'utilizzo dell'auto privata. Quanto descritto rappresenta un grande obiettivo ed un'esigenza della società, ma anche una occasione che ci deve indurre, insieme a tutti i portatori di interessi, a fare riflessioni e scelte epocali, partendo quindi proprio dalla **valenza strategica del cambiamento**.

Per farlo correttamente bisogna innanzitutto prendere atto che, allo stato, a partire dal **1997**, tutti i tentativi di innovare e riformare il settore, hanno incontrato resistenze. Le legittime scelte regionali, derivanti dalle proprie autonomie in forza delle prerogative riservate proprio dai dettati legislativi nazionali, spesso molto diverse o addirittura contrastanti, non hanno sempre coniugato la competenza politica con la capacità di governo soprattutto laddove si sono dovute gestire risorse sempre più risicate.

Pertanto, prendendo atto delle competenze segnatamente attribuite, bisogna intanto partire da una definizione chiara del **quadro normativo del rapporto tra Stato e Regioni** e di quali sono i confini delle relative competenze, provando a trovare sistemi che possano raccordare con omogeneità le scelte di sistema.

Altrettanto preoccupati, sebbene in questo momento, vista l'emergenza in atto, risulti vigente una possibilità di deroga ai tempi previsti per lo svolgimento delle gare per l'affidamento dei servizi di Trasporto Pubblico Locale laddove, ancorché vi sia una chiara previsione legislativa e contrattuale relativa alla protezione sociale per il personale dipendente, si percepisce ancora il timore che si prefiguri una fase calda di confronto sociale, sentite le posizioni espresse sull'argomento dai principali stakeholders, ancor più difficoltosa in questa situazione sociale ed economica.

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 riconoscerebbero 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, anche all'interno di questa fase di riforma, cercare di irrobustire e rendere effettivamente esigibile lo standard di protezione sociale previsto; 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 ancora una volta auspichiamo 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. Oggi certamente non ignoriamo che il settore è stato fortemente colpito dagli effetti dell'emergenza e proprio per questo serve una particolare attenzione e regolamentazione per determinarne una ripresa.

Punto centrale della riforma del settore, strettamente connesso ai compiti di regolazione, è il tema della **dotazione finanziaria** a carico dallo Stato, in termini sia quantitativi che di modalità di erogazione. Leggendo le stime complessive del disequilibrio economico, causato dal blocco dei ricavi da tariffazione, che ha trovato un parziale ristoro nei provvedimenti a sostegno, è utile ricordare come già il settore soffrisse precedentemente all'emergenza COVID **dell'esiguità di risorse** a disposizione a seguito delle ripetute decurtazioni introdotte negli anni. Il persistere di un inadeguato livello di finanziamento a sostegno del settore comporterebbe, inevitabilmente, una contrazione della qualità e quantità dei servizi offerti e, conseguentemente, pesanti ricadute in termini ambientali ed occupazionali.

In tal senso pensiamo non sia più attuale, considerandolo peraltro un metodo fuorviante, continuare a fare ricorso al **rapporto tra i ricavi da traffico ed i costi di esercizio**, nel tentativo di ricercare un equilibrio economico, che per una moltitudine di ragioni già abbondantemente trattate in passato.

È quindi necessario, tra gli interventi prioritari, pensare a misure di compensazione che salvaguardino gli equilibri economici del settore e che la dotazione reale del **Fondo Nazionale** sia adeguata a sostenere i livelli di servizio, compatibili con la nuova richiesta di mobilità caratterizzata da diversi **load factor** rispetto a quelli storici, in grado di assicurare il diritto alla mobilità dei cittadini ed al contempo a garantire sostegno al mondo del lavoro impiegato. Coerente con quanto sopra, in un'ottica di sostenibilità di lungo periodo, sarebbe necessario ricercare meccanismi che garantiscano al Fondo Nazionale stesso un **adeguamento attraverso un meccanismo di recupero inflattivo**.

In ordine alle **modalità di erogazione** si pone sicuramente la necessità di regolarne, innanzitutto, la certezza delle tempistiche; altra esigenza risulta quella di introdurre un sistema basato sulla **premierità, sostituendo** quello fondato su criteri di **penalizzazione**, sebbene apparentemente potrebbe sembrare la stessa cosa.

Prendiamo atto che la normativa italiana vigente prevede, in riferimento ai **criteri per la ripartizione del Fondo TPL**, per far sì che i **servizi di trasporto pubblico locale e regionale** vengano sempre più **affidati con procedure ad evidenza pubblica**, penalizzazioni per le Regioni e gli Enti Locali che non procedano agli affidamenti dei servizi con le tempistiche all'espletamento delle gare. Si richiede che non ci sia alcuna penalizzazione economica in fase di riparto, conseguentemente alle differenti tipologie di affidamento, consentite dal Regolamento Comunitario 1370/2007.

Riteniamo indispensabile che, nella fase di affidamento dei servizi e quindi di regolamentazione e redazione degli eventuali **BANDI di GARA**, quale elemento premiale, non ci si limiti a tener conto unicamente “dell’offerta economicamente più vantaggiosa” ma che si prevedano criteri di adeguata valorizzazione degli investimenti, della qualità dei servizi forniti, dell’innovazione dei sistemi ausiliari al trasporto e di meccanismi premiali per le offerte che tengano conto del miglior trattamento economico e normativo dei lavoratori, prevedendo le necessarie clausole sociali e tenendo in considerazione elevati livelli di sicurezza sia in termini di safety che di security.

Logico sarebbe peraltro, tra le premialità possibili, pensare ad **aziende di maggiori dimensioni** proprio perché sinora, i modelli industriali diffusi non sono mai stati incentivati ad una logica di aggregazione aziendale, tesa ad evitare la polverizzazione d’impresa, soprattutto in previsione di un processo competitivo a cui presumibilmente parteciperanno soggetti imprenditoriali, anche stranieri, di grandi dimensioni. In fase di attribuzione dei servizi dovranno essere considerati, parimenti al mancato possesso del DURC, quali causa di nullità **dell’affidamento stesso**, il mancato versamento da parte delle aziende dei contributi destinati alla **all’assistenza sanitaria integrativa di fonte contrattuale** ed alla **previdenza complementare**, in particolare per quanto riguarda le quote derivanti dal TFR.

Altri due argomenti molto delicati, dai quali potrebbero poi dipendere interpretazioni “distorte”, a favore di questo o quel soggetto istituzionale o aziendale, sono l’unicità, i perimetri e le **dimensioni dei bacini di traffico**, nonché **l’identificazione dei c.d. servizi minimi**, dai quali poi discendono le modalità di erogazione dei servizi ed il valore del finanziamento degli stessi. **I Contratti di Servizio** tra Enti Concedenti - che in alcuni casi sono gli stessi proprietari delle aziende - e Gestori dei Servizi dovrebbero essere redatti in modo chiaro, prevedendo adeguati corrispettivi, costantemente indicizzati e, in analogia con quanto previsto per il FNT, erogati puntualmente.

Altra questione molto delicata per il settore è quella del **sub-affidamento dei servizi**; qui ogni Legge Regionale ha stabilito criteri decisamente disomogenei: sia per quanto riguarda le percentuali di servizio sub-concedibili e sia, soprattutto, per il trattamento dei lavoratori impiegati in tale attività. Sarebbe opportuno che fosse eliminato il vincolo di sub-concessione in caso di affidamento “in house” del servizio e, nell’eventualità che più imprese si presentino alle gare costituite in Consorzi o in ATI, una volta acquisito l’affidamento, le stesse dovranno obbligatoriamente trasformarsi in Società.

Indispensabile diventa il ricorso ad un **processo di digitalizzazione** del settore come ad esempio il passaggio a forme di pagamento elettronico anche nel trasporto pubblico locale e ferroviario, sebbene riscontriamo ancora una notevole difformità di dotazioni tecnologiche sul territorio nazionale, e proprio per questo, nel contempo, auspichiamo che l’utilizzo delle nuove metodologie di pagamento, unitamente all’incremento delle attività di verifica dei titoli di viaggio, sia funzionale ad una forte riduzione dell’evasione tariffaria che, oltre a rappresentare un’inadeguatezza civica, causa pesanti contrazioni nei ricavi delle aziende.

Oltre all'importante ruolo industriale, svolto dalle aziende del Trasporto Pubblico Locale, particolarmente strategico è quello svolto dal Gruppo FSI, che nella sua mission mostra attenzione al Trasporto Pubblico 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 alzando gli standard qualitativi di viaggio per i pendolari”. In particolare si legge che “sarà digitalizzata la catena del valore per essere sempre più connessi con i passeggeri”.

Da più parti si ritiene, inoltre, che l'ottimizzazione dei trasporti passi 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.

Considerando pertanto il trasporto pubblico regionale ferroviario, utilmente integrato con il trasporto pubblico su gomma, una asse importante, **aldilà delle volontà politiche delle Regioni, dell'eventuale subentro di Rete Ferroviaria Italiana nella gestione delle linee regionali**, ivi comprese quelle classificate di “rilevanza per la rete ferroviaria nazionale”, **anche per questo caso riteniamo indispensabile introdurre adeguate clausole sociali, attraverso un confronto che garantisca anche la rappresentanza sindacale già costituita, indipendentemente dal CCNL applicato.**

Elemento essenziale, per un armonico ed equilibrato sviluppo del settore, è il **CCNL di categoria**, che deve essere **puntualmente rinnovato**, anche con l'obiettivo di essere strumento di classificazione e regolazione dei cambiamenti per i lavoratori del mondo dei trasporti.

Ringraziando per l'attenzione siamo a porgere distinti saluti.

Per la Segreteria Nazionale
Il Segretario Generale
Mauro Mongelli

