

documento programmatico Filt Cgil

I TRASPORTI NELLA PANDEMIA

Dalla gestione dell'emergenza allo sviluppo del settore

5 novembre 2020



Approvato dal Comitato Direttivo della Filt nazionale
il 5/11/2020 con 1 astenuto e 1 contrario.

indice

documento programmatico Filt Cgil

I TRASPORTI NELLA PANDEMIA

Dalla gestione dell'emergenza allo sviluppo del settore

PARTE GENERALE

1. La proposta ed il percorso della Filt Cgil pag. 2
2. Quadro politico pag. 5
3. Il Paese di fronte al cambiamento pag. 6
4. Il ruolo del Sindacato confederale pag. 10
5. La centralità dei Trasporti pag. 11
 - 5.1. Il primo asse: infrastrutture e politiche di sistema pag. 12
 - 5.2. Il secondo asse: assetto industriale del settore pag. 17
 - 5.3. Il terzo asse: il Lavoro pag. 20
6. I trasporti nell'emergenza sanitaria pag. 26

7.	La sicurezza	pag. 28
8.	I lavori gravosi nei trasporti	pag. 29
9.	Il confronto	pag. 30

I SETTORI

1.	Settore mobilità	pag. 33
2.	Trasporto merci e logistica	pag. 49
3.	Trasporto marittimo e portualità	pag. 55
4.	Settore viabilità	pag. 63
5.	Trasporto aereo	pag. 75



PARTE GENERALE

1. La proposta ed il percorso della Filt Cgil

La Filt ha scelto di compiere questa discussione mentre ancora buona parte dei nostri settori sono in piena emergenza avendo la consapevolezza però che tale fase non può essere efficacemente affrontata senza un occhio al futuro. La storia del movimento operaio dimostra che il sindacato perde quando si fa travolgere la presente.

E' possibile tenere assieme emergenza e futuro. La Filt lo ha fatto con grande capacità in questa drammatica fase. Grazie ad una forte tenuta unitaria, grazie al documento "Rimettiamo in movimento il Paese", e nel rapporto con il Ministero, pur nella diversità di ruoli e con qualche punto di tensione. Siamo riusciti infatti a realizzare, assieme alla gestione della ricaduta della pandemia sui settori, anche degli obiettivi strutturali tra i quali è utile ricordare l'intervento Legislativo sulla applicazione del CCNL di settore nel Trasporto Aereo e la nuova norma sull'autoproduzione nei porti.

Vogliamo dare vita ad un documento quindi che intercetti le trasformazioni indotte dal Covid, collochi il sindacato confederale dei Trasporti nel dibattito del Paese attorno all'utilizzo dei fondi europei e sia una bussola di orientamento per noi e per i lavoratori che rappresentiamo tenendo assieme le parole d'ordine del lavoro, della solidarietà, dello sviluppo con la contrattazione. Abbiamo infine bisogno di una nostra posizione autonoma dentro una fase complessa, al quale dare gambe attraverso azioni concrete.

La nostra elaborazione si basa su:

- ❑ La ricerca “Driver. Chi guida il futuro dei trasporti dopo il COVID 19?”, elaborata dal nostro ufficio studi e ricerche, che costituisce una base teorica sulla quale svolgere le nostre analisi sul futuro del settore dopo la Pandemia, per tarare in maniera corretta soluzioni a problematiche che appaiono complesse, fondandole non esclusivamente sull'esperienza quotidiana
- ❑ Il lavoro dell'Assemblea Generale del 24 e 25 Settembre.

Sulla base degli obiettivi qui definiti, si tratterà di trovare le convergenze con FIT CISL e UILTRASPORTI. La nostra riflessione infatti non è in contrapposizione al progetto unitario avviato a partire dal Giugno del 2019, ma potrà essere un contributo al suo aggiornamento nella nuova fase.

Non sarà un percorso semplice ed avremo bisogno di tutta la consapevolezza e la forza del nostro gruppo dirigente, dei delegati e dei lavoratori. Questa elaborazione andrà discussa nei diversi livelli dell'organizzazione a partire dai livelli regionali, territoriali e nei comitati di settore nazionali.

Questo documento parla anche all'interno della Filt e prova a costruire una base programmatica della categoria per i prossimi anni. Per questo sarà necessario essere conseguenti anche sul fronte organizzativo, avviando da subito una discussione che, analogamente a questa, coinvolga tutto il gruppo dirigente. Una riflessione che è anche il contributo della categoria alla conferenza di Organizzazione della Cgil prevista per la prossima primavera.

Abbiamo scelto di legare questo percorso alla celebrazione dei 40 anni della nostra Federazione. Nel Marzo del 1980 a Livorno nasceva la Filt che metteva assieme le categorie che rappresentavano i Trasporti. Gli atti del Congresso ci descrivono una volontà lungimirante di rimettere assieme il mondo del lavoro dei Trasporti per dare maggior forza ai lavoratori ed al Paese in un equilibrio tra interesse particolare e interesse generale che è una caratteristica del nostro sindacato. Tenere assieme dai controllori di volo ai facchini in nome di scelte collettive richiede equilibrio, soprattutto in un mondo che mantiene rappresentanze di mestiere minoritarie ma forti. Con questo obiettivo si sono superati gli immensi ostacoli organizzativi nell'organizzare in un'unica Federazione categorie forti e strutturate attraverso una cessione di sovranità. Questo dimostra che le scelte politiche, se condivise, possono essere motore di cambiamenti anche radicali. La fondazione della Filt quindi coincise con una grande rielaborazione programmatica e sindacale: la necessaria riforma dei trasporti e come essa dovesse essere accompagnata da una adeguata politica contrattuale e da un coerente assetto organizzativo. In questo sta la modernità di quella operazione, la necessità di ricordarla e di farne un evento per l'avvio di un percorso capace di parlare ai lavoratori, a noi, alla confederazione, alla politica e alle controparti.

2. Quadro politico

Le recenti elezioni ci consegnano un quadro più chiaro rispetto alla prospettiva politica del Paese. La cosiddetta “spallata” da parte della destra non è riuscita per la seconda volta (la prima era stata nella tornata che aveva riguardato in particolare l’Emilia Romagna).

Il governo ne esce in piedi e potrebbe anche reggere fino a fine legislatura. Esso però dimostra di fronte alle necessarie scelte politiche, sia in relazione alla gestione della pandemia che sulle scelte strategiche del Paese, un deficit di coesione interna che rischia di essere un detonatore circa la sua durata. La formula “anti-sovranista” funziona ma è insufficiente in assenza di un progetto comune interno alle forze di maggioranza.

La destra, sovranista e populista, rimane molto forte nel Paese e si trova oggi di fronte ad un bivio. Radicalizzarsi ulteriormente, come fece dopo la sconfitta in Emilia, o assumere un profilo nuovo maggiormente istituzionale.

La sinistra, che pure tiene sul piano elettorale, rimane debole sul piano del profilo politico comune (basta da questo punto di vista guardare il profilo politico dei diversi Presidenti di Regione eletti nella compagine di Centrosinistra) ed anche con qualche difficoltà sul piano della capacità di orientamento dei suoi stessi elettori, tra i quali molti hanno votato “No” al quesito referendario nonostante gli orientamenti prevalenti dei partiti.

3. Il Paese di fronte al cambiamento

Permane la certezza che non saremo più come prima. Come Paese ma non solo. Le mutazioni politiche, economiche e sociali indotte dal Covid, avranno un portato che andrà oltre la fase di convivenza con il virus stesso.

Mutazione Politica

L'Europa si trova di fronte ad un grande opportunità di cambiamento. L'idea che aveva caratterizzato l'Unione Europea è stata ben definita da Michel Foucault quando afferma che si è voluto porre lo Stato sotto controllo del mercato e non il mercato sotto il controllo dello Stato. Questa impostazione ha impregnato istituzioni comunitarie ed il dibattito. Essa reggeva in fase di crescita, vacilla in fase di stagnazione e crolla di fronte al Covid. Oggi ci sono segnali differenti. Il "Next Generation" costituisce un elemento di discontinuità così come l'apertura al debito europeo. Pare affermarsi timidamente l'idea di uno Stato in grado di erogare risorse, ma che è anche soggetto che indirizza lo sviluppo. Un cambiamento che però rimane solo accennato essendo ancora fortemente osteggiato da alcuni Paesi dell'Unione e dalla destra continentale.

In Italia, la compattezza che il Paese sembrava avesse acquisito nella fase di chiusura di marzo e aprile, è rapidamente svanita. Si riducono ulteriormente e drasticamente gli spazi politici ed i valori comuni che tengono assieme una comunità. La rottura sulla gestione della pandemia si aggiunge alle tante altre.

Avremmo potuto avere una narrazione condivisa di questo periodo storico che valorizzasse la capacità del Paese di reagire assieme. Non è stato possibile per grave responsabilità della destra. Siamo di fronte ad una radicalizzazione ulteriore dello scontro politico con un incremento delle posizioni nazionaliste, antiscientifiche e reazionaria alle quali la sinistra non è ancora capace di rispondere sul piano ideologico e politico.

Mutazione Economica

Sul piano globale, Europa ed USA escono ulteriormente indebolite dalla Crisi. La Cina no. In questo quadro avanza pericolosamente l'idea che un assetto istituzionale autoritario, sia più adeguato alla gestione di queste emergenze. Nel 1980 i Paesi del G7 rappresentavano il 65% ricchezza e la Cina il 2%. Oggi la Cina il 20% e il G7 il 33%. Il Covid accelera questa dinamica. Sul Vaccino si giocherà una nuova partita di egemonia geopolitica nella gara tra USA e Cina.

Siamo di fronte a trasformazioni di lungo periodo: telelavoro, smart working, uso diffuso delle modalità di riunione ed incontro in remoto, e, più in generale, lo sfruttamento ulteriore delle potenzialità delle nuove tecnologie trasformano completamente il lavoro (dal suo svolgimento alla sua percezione), il rapporto tra territorio e lavoro. Viene messa in discussione l'intera economia e forse una intera società, anche per i rischi connessi a nuove delocalizzazioni che devono essere globalmente governate ed arginate.

Mutazione Sociale

La disuguaglianza è aumentata. La tecnologia stessa determina un ulteriore punto di frattura. Tra territori (chi ha accesso alla infrastruttura di rete e chi no) e tra persone (sul piano degli strumenti e della conoscenza). In Italia i territori già in difficoltà arretrano, la Lombardia perde il ruolo di leadership sul piano sociale ed economico ridefinendo la geografia sociale del Nord verso un assetto non ancora definito. Sul lavoro, si segna un ulteriore divario tra chi è riuscito ad essere protetto dal sistema di ammortizzatori e coloro che, nella precarietà della prestazione, ne sono rimasti esclusi.

Se è chiaro che non saremo più come prima, non è ancora definito l'esito di questa trasformazione. Questa volta un cambiamento pare possibile soprattutto per il quadro Europeo sopra descritto con le quantità e qualità di interventi messi in campo. Siamo di fronte infatti ad una imponente massa di risorse nell'ambito dell'accordo sul Quadro finanziario pluriennale (QFP) 2021-2027 e sul pacchetto "Next Generation EU" (NGEU) da 750 mld di Euro, ottenuti attraverso il ricorso ai mercati finanziari che con l'emissione "storica" di bond a debito europeo. All'Italia dovrebbero essere assicurati fondi per 208,8 mld di euro di cui 82 in forma di sussidi e 127 in forma di prestiti. Un ruolo importante sarà attribuito al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

É una sfida importante soprattutto con noi stessi e con la nostra capacità di spendere e di spendere bene. Il tema della

legalità è centrale, soprattutto sui fondi per le infrastrutture. Il rischio vero è duplice. Da un lato lo sperpero delle risorse nei circuiti di corruzione e infiltrazioni e dall'altro che le opere stesse siano direzionate verso le convenienze malavitose.

Non sarà una partita facile. La posta in gioco è la trasformazione degli assetti economici e sociali del Paese. Per questo è forte lo scontro in campo. Nel 2008 la crisi economico finanziaria passò senza mutare gli assetti economici e politici che l'avevano determinata, ma anzi scaricandosi sul piano sociale con un ulteriore incremento delle disuguaglianze. Questa crisi potrebbe determinare delle trasformazioni profonde. Ciò che non sappiamo è l'esito di queste trasformazioni, la direzione sociale e politica che prenderà. Dobbiamo innanzitutto chiederci quali sono le forze in campo. Sul fronte "conservatore" si sta saldando sempre più un rapporto tra un pezzo del capitale e il fronte sovranista, che a parole si proclama populista, ma nei fatti sposa il progetto economico conservatore di Confindustria. Uno schema non nuovo. Confindustria si è collocata in un campo pienamente politico. Nella lettera del 28 Agosto, non c'è solo un attacco ai contratti ed al sindacato, c'è una visione di Paese. Una scommessa su uno schema di Governo e su un programma politico correlato ripercorrendo vecchie strade che vanno nella direzione opposta alla necessità del Paese: risorse alle imprese e nessuna intrusione dello stato; massima libertà delle stesse nella gestione delle risorse e dei lavoratori, con una conseguente quasi cancellazione del ruolo dei CCNL.

A sinistra si avverte sempre più il bisogno di un contenitore Europeo. In quel campo si gioca la sfida. Allo stesso tempo è

necessario dare gambe e organicità al progetto “anti-sovranista”. Il Sindacato Confederale, unica forza sociale in campo oggi, deve stimolare unitariamente questo processo. Questo è il nucleo della battaglia con le forze sovraniste, ed anche quello esistente tra capitale e lavoro. In questo quadro è quindi una battaglia che ci riguarda.

4. Il ruolo del Sindacato Confederale

CGIL CISL e UIL hanno in questa fase una funzione storica: farsi portatrici di una idea di cambiamento del Paese. Confindustria non a caso sta provando a rompere il fronte confederale, ragione per la quale va posto, a livello unitario, un tema nuovo: a differenza del passato non esiste una nicchia ed uno spazio per il sindacato confederale se si afferma un'idea populista di Paese. Non è più il tempo dei vecchi governi di Centro-Destra. Dobbiamo avere la consapevolezza che uno spazio per pesare sulle scelte che riguardano il futuro del Paese non sarà concesso senza una capacità di conquistarlo. Va mandato un messaggio chiaro al Governo ponendo il tema di uno spazio di progettazione e di confronto con le parti sociali.

Abbiamo necessità di proposte che parlino al Paese e non soltanto ad una parte di esso. Il processo di globalizzazione, che ha determinato un aumento della ricchezza nei Paesi più poveri, ha invece prodotto nell'occidente una polarizzazione sociale che costituisce la vera base sulla quale si fonda il consenso del fronte sovranista. Per questo si deve porre al

centro il tema dell'uguaglianza, senza ulteriori aggettivi. Per una organizzazione sindacale quindi il lavoro come strumento di inclusione ed uguaglianza delle persone.

In questo quadro dobbiamo avanzare una idea di Paese. In questa fase pandemica abbiamo avuto modo di misurare la storica vocazione del nostro sistema produttivo: siamo un Paese trasformatore, che importa materie prime ed esporta manufatti, e siamo un Paese di turismo e cultura. Bisogna accompagnare coerentemente queste vocazioni. Il ruolo dello Stato è fondamentale e molteplice:

- ❑ erogatore di risorse a regolatore in grado di indirizzare lo sviluppo attraverso un investimento sul sistema pubblico. La nostra storia è fatta di risorse non utilizzate o utilizzate male per la assenza di una macchina statale competente e provvista di strumenti adeguati. Si deve quindi realizzare un investimento forte sul lavoro pubblico sul piano delle risorse, del salario e della valorizzazione delle professionalità;
- ❑ soggetto economico che interviene direttamente nei settori che abbiano un ruolo strategico per il Paese evitando l'illusione di uno Stato che salva le imprese in crisi senza una connessione con le scelte strategiche nazionali, che rischia di creare tensione tra lavoratori.

5. La centralità dei Trasporti

Se la vocazione del Paese è quella sopra descritta, allora la sua capacità di competere dipende molto dalla qualità del sistema

dei Trasporti e della logistica. Proprio in questo campo misuriamo un forte gap con gli altri Stati Europei in particolare sul piano dell'efficienza, della velocità e della capacità di sistema così come è evidente il permanere di uno squilibrio modale che risulta essere insostenibile sul piano della compatibilità ambientale e delle evidenti disfunzioni.

Nei Trasporti, il recupero di competitività si può raggiungere con un piano organico di medio termine con tre ingredienti fondamentali e non separabili: Infrastrutture e politiche di sistema, assetto industriale adeguato del settore, valorizzazione del lavoro. Su questi tre assi vogliamo sviluppare una nostra proposta.

5.1. Il primo asse: infrastrutture e politiche di sistema

Il quadro generale

Un sistema di infrastrutture efficiente ed adeguato alle esigenze di mobilità di persone e merci costituisce fattore di sviluppo delle realtà economiche esistenti, ma anche un formidabile attrattore di investimenti. Da questo punto di vista la dotazione dell'Italia è ancora distante dai valori medi europei (dati EUROSTAT). Il deficit è da ricondurre essenzialmente all'accesso ed alla connessione alle reti europee TEN-T.

Il deficit di competitività dell'intero Paese è inoltre connesso ai profondi divari interni (tra nord e sud in primis) che vanno quindi ridotti attraverso la politica delle infrastrutture. Al Sud

sono previsti, oltre alla Napoli-Bari (5,8 miliardi), velocizzazioni sulla Salerno-Reggio Calabria per circa 400 milioni e interventi sulle reti siciliane per 6 miliardi. Un intervento importante anche se esso è ancora un quarto del totale e largamente inferiore al valore del Mezzogiorno sul totale della popolazione e quindi non ancora in grado di compensare il grande divario nelle dotazione e il mancato investimento degli ultimi decenni. Ogni giorno in tutto il Sud circolano meno treni regionali che nella sola Lombardia". Il servizio ferroviario è quasi inesistente nelle Isole: in Sicilia ci sono 428 corse (lentissime) di treni regionali contro 2396 in Lombardia.

La politica si è infatti da tempo "ritirata", riducendo le risorse per finanziare la mobilità interregionale su ferro, ed ha lasciato spazio prevalentemente al mercato: si viaggia solo dove conviene a chi offre i servizi. Siamo passati da "Connettere L'Italia" alla completa assenza di progettualità del dicastero "Toninelli", al "Piano Strategico Italia Veloce" dell'attuale Ministra De Micheli con 200 mld di investimenti su trasporto, logistica e infrastrutture che presenta obiettivi condivisibili ma da potenziare ulteriormente.

Infrastrutture

La prima riflessione è che serve progettualità a medio-lungo termine. Sulle infrastrutture e sui trasporti non si può pensare che ad ogni cambio di dicastero si possa definire un cambio degli interventi e dei piani.

È necessario cambiare visione e capire come integrare i sistemi di trasporto: spostare dal punto A al punto B quella tonnellata di merce o quella persona, nel modo più efficace possibile e col minor impatto ambientale.

Bisogna valorizzare il ruolo del servizio ferroviario nazionale quale maglia principale su cui innestare la programmazione del trasporto su gomma nei nodi di scambio gomma-ferro. In questo modo il trasporto su gomma avrebbe il ruolo di un servizio di adduzione alla ferrovia per gli utenti che compiono spostamenti lunghi oltre essere il servizio tra aree delle Regioni non collegate dalla ferrovia.

Si devono potenziare i collegamenti ferroviari di “ultimo miglio” perché spesso le merci vengono inviate via gomma creando congestione sulla rete stradale. Occorre potenziare la rete ferroviaria costruendo standard minimi (doppio binario elettrificato) per le reti non servite da Alta Velocità che riducano i tempi di percorrenza soprattutto nel Mezzogiorno.

Si devono realizzare e accelerare programmi per la sicurezza delle reti regionali (ferrovie concesse), delle reti isolate e per il potenziamento tecnologico attraverso i sistemi ACC+ ERTMS e upgrading della rete nazionale esistente al fine di un recupero in termini di tracce sia a beneficio del trasporto regionale che del traffico merci sul ferro.

È indispensabile discutere pubblicamente degli standard minimi chiamando alla responsabilità le regioni sui grandi indirizzi politici, superando lo sterile dibattito sulle autonomie regionali e potenziando la regia nazionale ed europea sugli investimenti nei reticoli strategici.

Merci

Si tratta di intercettare i vari fenomeni di globalizzazione dentro i quali i processi di produzione puntano sempre più alla riduzione dei costi di trasporto ed alla relativa efficienza delle stesse reti. Si deve puntare sulla intermodalità quale elemento cruciale di competitività. Un network di trasporto delle merci attraverso una naturale ed esemplare catena produttiva: mare, porti, gomma, ferro, aereo. Modalità di trasporto che si integrano e si compensano attraverso le proprie specificità secondo logiche di efficienza e sostenibilità. Avere quindi una visione complessiva delle nuove necessità produttive e della specializzazione dei servizi avendo consapevolezza che oltre l'86% delle merci oggi si muove su gomma e considerando il ruolo strategico degli interporti. Realizzare e migliorare i collegamenti intermodali per poter rispondere adeguatamente alle sfide dell'innovazione tecnologica e organizzativa sfruttando la costruzione entro il 2030 della rete trans-europea dei trasporti, Ten-T.

Mobilità delle merci nelle aree urbane

Lo sviluppo dell'e-commerce deve portare a veri e propri piani logistici delle città caratterizzati da una riflessione sul dislocamento dei magazzini logistici e su tempi e modalità di distribuzione delle merci. Può essere un'occasione importante di ridisegno dello spazio urbano. Allo stesso modo sarebbe utile ragionare su uno stimolo alla conversione dei mezzi per la distribuzione nelle città verso le forme ibride o elettriche,

determinando un incentivo importante verso gli investimenti nel settore dell'automotive nazionale.

Mobilità delle persone nelle aree urbane

Sul fronte del trasporto pubblico si rischia, per la prima volta dopo molti anni, di assistere ad una inversione del trend di crescita con una riduzione del numero di persone trasportate. Questo non dipenderà dall'impatto del covid-19, che prima o poi ci auguriamo possa essere superato, ma piuttosto dall'impatto derivante all'allargamento dell'utilizzo di forme di telelavoro e di smart working. Esso potrebbe rivelarsi un elemento strutturale, sebbene in misura assolutamente ridotta rispetto ai picchi pandemici, con il quale il trasporto delle persone si troverà a fare i conti. Su quest'ultimo fenomeno in particolare ci sono visioni differenti eppure i dati in nostro possesso sono abbastanza chiari. Non si deve pensare solo a quante aziende svilupperanno queste forme di lavoro da remoto, spesso apprezzato anche dai lavoratori, incidendo sulla mobilità nelle città, ma anche a quanti lo utilizzeranno in sostituzione di riunioni di vario genere, precedentemente fatte in presenza. È molto probabile che le aziende potrebbero spostarsi verso il risparmio che si scaricherà in buona parte sulle spese di trasporto. Se tali dinamiche fossero confermate nei fatti, ci troveremmo di fronte ad una trasformazione che non può trovare risposte in risorse una tantum ma solo accettando una nuova sfida: spostare quella quota di lavoratori che continueranno a muoversi e di quel 50% di domanda di trasporto non derivante da motivi di lavoro verso

la mobilità collettiva. Questo però significa un ridisegno complessivo del sistema che ragioni in termini di mobilità integrata indipendentemente dal mezzo, mettendo assieme auto, treni, mezzi pubblici e micromobilità, includendo le forme di sharing già diffuse su auto e bike. L'obiettivo deve essere spostare da A a B il viaggiatore consentendogli una pluralità di soluzioni integrate.

Per fare tutto questo servono molte cose: cabine di regia regionali che vedano assieme tutti gli attori della mobilità e della programmazione (Regione, Aree metropolitane, Comuni, Parti sociali) che possono essere il luogo nel quale concretizzare le scelte, tenendo conto delle peculiarità territoriali e rendere coerenti le azioni tra modulazione della domanda e dell'offerta; incremento delle risorse pubbliche per migliorare la quantità e qualità del servizio; politiche tariffarie integrate; investimenti tecnologici su specifiche app in grado di canalizzare la domanda in maniera semplice.

5.2. Il secondo asse: assetto industriale del settore

Senza una seria politica infrastrutturale non esiste una efficace politica dei Trasporti. Anche esse però non sono sufficienti senza una visione industriale coerente del settore. Due sono le maggiori criticità.

La prima: le dimensioni piccole e la forte frammentazione delle imprese rappresentano spesso un ostacolo alla gestione

di questa trasformazione, sia in termini di capacità di investimento che di gestione dell'offerta integrata. Nell'ambito delle merci la naturale spinta alla verticalizzazione rischia di favorire esclusivamente le grandi compagnie marittime con uno spostamento di baricentro del settore e con un assetto di imprese italiane totalmente frammentato che non è in grado di controbilanciare questo assetto. Il rischio è di fare dell'Italia, anche e soprattutto in presenza di importanti infrastrutture, un grande nastro trasportatore che non lascia alcun valore aggiunto sul territorio. Nell'ambito del Trasporto delle persone la nostra esperienza dimostra che non è possibile rispondere alla necessità di integrazione modale prima definita senza aziende in grado di sostenerla.

La seconda criticità è l'assenza, nei settori strategici dei Trasporti, di Player nazionali. Si pensi al sistema delle merci e dei porti dove si registra una grave carenza di soggetti nazionali con player stranieri spesso di derivazione pubblica di altri Stati. Una criticità evidente anche sul piano della produzione dei mezzi di Trasporto. L'Italia è fuori dal consorzio Europeo per la produzione di Aeromobili, debolissima e quasi assente dall'industria dei mezzi ferroviari e di Autobus. Il Trasporto Aereo è illuminante. Abbiamo un settore con un numero importante di infrastrutture, in cui i passeggeri sono aumentati esponenzialmente, eppure la ricchezza rimasta sul territorio non è proporzionale a quella crescita. Le scelte su questo segmento sono state fatte dalle compagnie aeree straniere e dalle compagnie low cost in assenza della leva di una compagnia aerea nazionale. Questo

esempio testimonia la necessità per il Paese di avere dei campioni nazionali in grado di essere leva del settore per valorizzare il rapporto tra investimenti infrastrutturali e benefici per il territorio. Senza questo assetto industriale il rischio è che il rapporto tra investimenti infrastrutturali e benefici non sia equilibrato. Ovviamente Alitalia è un banco di prova importante. La nostra scommessa è di ritrovare in quella Azienda un "filo" col Paese. Per farlo si deve avere, a maggior ragione ora che è pubblica, una compagnia al servizio del Paese, di prospettiva, sostenibile, di qualità sia sul piano del servizio che del lavoro. Non avremo altre occasioni. E dalla riuscita della operazione si determinerà la possibilità di agire analogamente su altri settori. Allo stesso tempo solo dei player nazionali sono in grado di fare da architrave ad un riassetto che superi la eccessiva frammentazione che caratterizza tutti i settori dei trasporti. In particolare su quest'ultimo punto, il Gruppo FSI deve tornare ad avere, attraverso l'indirizzo del MIT e del MEF, una visione strategica del Paese e nel Paese, sul trasporto delle persone perché può essere un importante architrave di aggregazione di un settore che vede anche nella sua frammentazione il suo punto più forte di debolezza contestualmente al rafforzamento ulteriore della sua attività principale.

È necessario quindi che il governo agisca con la leva delle risorse ai settori, che ad oggi non sono stati in alcun modo condizionati, ponendosi l'obiettivo di costruire e rafforzare, nei settori strategici, la presenza dei player nazionali anche attraverso un intervento diretto del pubblico, e chiedendo a quelli già presenti di esercitare la funzione che è propria.

In ultimo il tema delle piattaforme tecnologiche. La vicenda Uber, così come altre trasformazioni che stanno avvenendo nel settore del trasporto delle persone in particolare, rendono non più rinviabile una legislazione specifica di sostegno che normi il rapporto tra i settori regolati e le piattaforme stesse. Fermo restando il problema di natura fiscale, che deve trovare una risposta di sistema europea e nazionale, non si tratta di attuare alcun tipo di criminalizzazione ma è necessario distinguere tra piattaforme che fanno pura mediazione e piattaforme che possiedono anche i mezzi e che quindi concorrono legittimamente sulla base della capacità di offrire un servizio. Inoltre è necessario agire, proprio con la leva delle aggregazioni, in maniera da rendere più competitive le imprese tradizionali, permettendogli di competere efficacemente con i servizi offerti dalle piattaforme stesse.

5.3. Il terzo asse: il Lavoro

Ultimo asse, ma primo per importanza. Negli anni 2000 la deregolazione del mercato del lavoro ha ridotto i salari e favorito la competizione sui costi, favorendo l'export, che è l'unica componente del PIL che ha superato il livello del 2007, ma ha generato un profondo aumento di diseguaglianze ed un grande vuoto di domanda interna, che è componente fondamentale e irrinunciabile dello sviluppo del Paese.

Se prendiamo ancora una volta il sistema Aeroportuale come esempio (potremo prenderne molti altri) ci accorgiamo che i

concessionari del bene pubblico hanno incassato mediamente molto in questi anni, ma senza che tale condizione abbia necessariamente avuto un effetto positivo su tutta la filiera del lavoro. Un Paese come il nostro non può più permettersi di avere un sistema in cui chi usa, in concessione o come utente, un sistema infrastrutturale pagato dalla collettività abbia obblighi deboli verso l'intera catena del lavoro.

La leva è quella del rafforzamento della qualità del lavoro e dell'innalzamento dei salari attraverso un mix di interventi legislativi e intervento sui CCNL. Abbiamo esempi virtuosi. Nei Porti esiste un nesso tra Concessione e rispetto dei livelli salariali e normativi previsti dal CCNL di settore. Stesso assetto nel trasporto aereo, dopo la recente norma contenuta nel "DL Rilancio", in cui si lega l'autorizzazione ENAC al rispetto del CCNL di settore. Nella consapevolezza che la strada maestra è quella di una legge sulla rappresentanza, tali casi dimostrano la possibilità di poter allargare il "modello porti", che diventa l'obiettivo da perseguire negli altri settori dei trasporti.

Con una accortezza: nell'assetto legislativo italiano attuale in assenza di una legge sulla rappresentanza, si tratta comunque di norme "fragili" e facilmente contestabili sul piano giuridico. Per tale motivo devono trovare, come fu fatto nel "modello Porti", la più ampia condivisione possibile tra le parti. Questo implica delle scelte contrattuali: su uno stesso settore possono insistere più contratti, in alcuni casi sottoscritti dalla stessa nostra categoria (Merci, TPL, Trasporto Aereo, AF), in altri da altre categorie della Cgil (Multiservizi in particolare). Abbiamo

quindi la necessità di una riflessione contrattuale confederale, che scioglia definitivamente il nodo dell'assetto contrattuale nel sistema dei trasporti, e di compiere una scelta precisa della categoria sul modello da adottare per accompagnare tali scelte.

Quale modello è quindi più efficace per accompagnare questa trasformazione? Ci sono tre modalità che per tipologia di lavoro correlato difficilmente potranno incrociarsi: mare, terra, aria. Tali modalità intrecciano due tipologie di trasportato, merci e persone che per loro caratteristiche (tipo di servizio, orari e mansioni specifiche) possono essere un asse di aggregazione contrattuale.

L'esperienza del passato ci insegna alcune cose importanti:

- ❑ il contratto può essere strumento che accompagna un riassetto normativo ed industriale e può consentirne la riuscita. Non può essere motore esso stesso di quella trasformazione;
- ❑ le possibili aggregazioni contrattuali possono essere fatte solo in un contesto normativo omogeneo rispetto all'applicazione per legge del CCNL;
- ❑ va evitato che perimetri contrattuali troppo ampi alleggeriscano eccessivamente il loro contenuto e che, mentre pongono una cornice di garanzie generali, li rendano però strumenti lontani dalla vita del lavoratore. Un punto di equilibrio difficile che deve trovare contemperare una robusta parte generale di diritti e tutele comuni che consolidi il CCNL, con la presenza di "sezioni specifiche" molto forti.

Il Contratto Nazionale

Il Contratto Nazionale è lo strumento fondamentale per aumentare i salari, accompagnare il riassetto del settore ed intercettare cambiamenti. Le piattaforme sono state presentate prima del Covid-19. Vanno verificate unitariamente specifiche necessità di adeguamento delle stesse preparandosi a gestire possibili evoluzioni, in particolare per gli effetti che la pandemia ha generato su settori, rispetto ai quali potremmo trovarci nella necessità di trovare soluzioni che tengano conto delle incertezze che stiamo vivendo. Ma pur dentro questa complessità affermiamo con chiarezza che:

- ❑ i contratti devono essere rinnovati. Troviamo inaccettabile altre strade nei confronti di quei lavoratori che dentro la pandemia hanno dato un grande contributo al Paese. Siamo unitariamente pronti, laddove verificassimo questa assenza di volontà, ad una mobilitazione che riunifichi le vertenze contrattuali;
- ❑ non si può ragionare solo di inflazione, significherebbe mortificare uno strumento redistributivo fondamentale per il Paese in quanto capace di far ripartire una domanda interna ferma attraverso il recupero di potere salariale dei lavoratori;
- ❑ vogliamo normare, negli ambiti dei quali non è ancora stato fatto, lo Smart Working nella consapevolezza che non si può attendere che quello sia lo strumento (annunciato da Confindustria) di destrutturazione del mondo del lavoro;

-
- ❑ si deve fissare con le controparti fin da subito un impegno di medio periodo su temi non più rinviabili quali:
 - ❑ intercettare le nuove figure professionali definite dal cambiamento tecnologico, dalla dematerializzazione del lavoro e normarle dentro i contratti studiando in profondità i sistemi produttivi e le loro trasformazioni;
 - ❑ affrontare il tema del rapporto tra tempi di vita e tempi di lavoro;
 - ❑ definire un welfare contrattuale integrativo e non sostitutivo degli aumenti contrattuali, complementare con il welfare pubblico ed in grado di essere supporto vero per i lavoratori. Significa entrare nel merito delle prestazioni e non lasciare che siano le aziende a definirle;
 - ❑ prevedere ulteriori forme di tutela della privacy, che rispondano all'utilizzo delle nuove tecnologie, in particolare di localizzazione, anche dando concreta attuazione ai pronunciamenti del Garante.

Il diritto di Sciopero

Buona parte dei nostri settori agisce il conflitto sotto una norma legislativa. Norma resa inadeguata e oltremisura irrigidita dall'azione autoreferenziale della Commissione di Garanzia. Da un lato è necessario che la confederazione unifichi le categorie interessate, attraverso un rilancio del Coordinamento già esistente, a difesa di un diritto allo

sciopero oggi più che mai messo in discussione dall'azione della Commissione di Garanzia. Allo stesso tempo CGIL, CISL e UIL devono agire con una proposta politica che renda più esigibile lo sciopero nei settori interessati dalla L. 146/90 anche legando le modalità concrete del suo esercizio con la rappresentanza, fermo restando la tutela del diritto allo sciopero costituzionalmente garantito. Questo significherebbe per questi settori costruire una norma che certifichi la rappresentanza che, divenendo anche rappresentatività negoziale/contrattuale, dovrebbe trovare una più corretta applicazione della L. 146/90, dettata a questo punto più dalla concretezza della azione vertenziale che dall'iniquo criterio cronologico di precedenza nelle proclamazioni.

La rappresentanza

Senza il contributo dei lavoratori e senza la valorizzazione della loro rappresentanza non si cambia questo settore. Veniamo da anni in cui le aziende hanno provato a favorire la contrattazione individuale ed hanno fatto crescere forme di rappresentanza corporativa che oggi rappresenta, in una fase di necessaria trasformazione, un limite alla riunificazione del lavoro.

Codice degli appalti

Le modifiche apportate al codice degli appalti destano forte preoccupazione, inseguendo l'idea della cosiddetta "semplificazione" per accelerare e far ripartire le opere, i cui

effetti si vedranno tra alcuni anni, reintroducendo aspetti che faticosamente come categoria abbiamo a lungo contrastato.

Preoccupano, tra l'altro, gli aspetti come quello del "massimo ribasso" anziché il criterio "dell'offerta economicamente più vantaggiosa" e l'aumento delle soglie per l'affidamento diretto. Si allargano inoltre le procedure negoziate senza bando di gara, si aggira la norma del limite per il subappalto e i possibili controlli antimafia. La direzione lavori viene rimessa sotto l'ombrello del "Contraente Generale" compromettendo la trasparenza delle prestazioni reintroducendo la figura del soggetto controllore e controllato, smantellando di fatto il ruolo e la funzione dell'autorità Anticorruzione.

Non si interviene efficacemente per la riduzione delle stazioni appaltanti, che sono molte, né sulla loro qualificazione.

6. I trasporti nell'emergenza sanitaria

La pandemia non è finita e, nella fase di stesura di questo documento, siamo in Europa di fronte ad una "seconda ondata" e i dati sono di proporzioni assolutamente preoccupanti. Ancora una volta il settore dei trasporti sarà essenziale per garantire una tenuta e sociale ed economica dentro questa nuova fase di emergenza sanitaria.

Dobbiamo fare tesoro della esperienza maturata durante il *lockdown*. Oggi il Paese è più preparato sul piano dei sistemi di prevenzione e tracciamento, sulla disponibilità di dispositivi di protezione individuali, sulle procedure da adottare nei

luoghi di lavoro, anche grazie al lavoro svolto dal sindacato sui diversi protocolli di settore.

Rimangono ancora irrisolte alcune questioni. Sul trasporto delle persone siamo ancora impreparati alla gestione della convivenza con il virus. Lavorare solo sulla capienza senza agire sugli altri fattori rischia di far saltare il sistema. Occorre riprendere le proposte, già formulate dal sindacato che vertono in particolare su politica degli orari nelle città, utilizzo della tecnologia per indirizzare la domanda, incremento delle risorse, aumento, laddove possibile ed in relazione all'attuale emergenza, dell'offerta anche attraverso accordi con il settore del trasporto con autobus NCC (principalmente dedicato al turismo ed attualmente in grande difficoltà), personale specifico dedicato ai controlli e sanzioni per chi non rispetta le norme. I lavoratori dei trasporti dovranno garantire la tenuta del servizio, come nella fase precedente, anche di fronte ad una nuova pandemia. Per tali ragioni dovrebbero avere a disposizione DPI con elevati standard di sicurezza ed essere sottoposti a sistemi di screening analoghi a quelli previsti per altri lavoratori di servizi pubblici essenziali.

È possibile che ci troveremo di fronte a forme di chiusure totali di specifiche aree del Paese o a chiusure su specifici orari. Queste due modalità potrebbero determinare nuove problematiche sia per quanto concerne il trasporto delle persone che per la logistica ed il trasporto delle merci: si rende necessario quindi avviare un "tavolo di monitoraggio sulla pandemia nei trasporti e nella logistica" con MIT e parti sociali che possa consentire di intervenire tempestivamente,

intercettando le nuove problematiche e adattando comportamenti e protocolli.

Non esiste alcun tipo di ragionamento di prospettiva per il trasporti se non si supera, con il minor danno possibile questa vera e propria tempesta che ha colpito il settore. Proposte specifiche sono nelle sezioni dei settori. Sul piano generale, però, l'emergenza ha evidenziato la necessità di dotarsi di ammortizzatori universali per tutto il mondo del lavoro. Una tale riforma porterebbe con sé la necessità della rivisitazione dei fondi bilaterali esistenti, che dovrebbero avere solo funzione integrativa, e l'allargamento degli stessi ai settori dei trasporti non coperti da tali strumenti. Allo stesso tempo è indispensabile supportare le imprese, come è stato efficacemente fatto nella fase di emergenza, anche grazie al sindacato evitando e punendo ogni forma di possibile abuso.

Occorre però, gradualmente indirizzare queste risorse di supporto ad obiettivi di riforma del settore nelle modalità che stiamo provando ad indicare. La necessità di distribuzione del vaccino rappresenta una grande opportunità di rilancio del settore, che deve essere quindi in grado di fare sinergia per fornire un servizio fondamentale al Paese utilizzando questa occasione per sviluppare forme di coordinamento.

7. La sicurezza

Il tema della sicurezza nel lavoro è e dovrà essere sempre più centrale nella politica della categoria e in tutti i luoghi di

lavoro, così come quello dell'igiene visto l'aumento dei contagi derivati dalla pandemia.

Negli ultimi anni c'è stato un incremento costante del numero degli infortuni e delle morti bianche che non si è fermato nemmeno nel corso del 2020 in presenza di meno occupati a causa del coronavirus. Basti pensare che dall'inizio dell'anno ad oggi sono state 886 le morti bianche. I settori ancora oggi più colpiti risultano essere quelli legati alla logistica ed autotrasporto, in particolare nelle realtà dove la frammentazione è più estesa, così come la concorrenza selvaggia a partire dalle cooperative spurie, da una frammentazione sempre più crescente delle filiere produttive insieme a quella dei rischi da interferenze che si moltiplicano in modo esponenziale a causa di questa divisione del lavoro e di appalti scarsamente controllati dai committenti.

Chiediamo inoltre che si proceda senza indugio a definire la disciplina di coordinamento della norma generale (d.lgs. 81/08) con le attività lavorative a bordo delle navi (d.lgs. 271/99), così come in ambito portuale (d.lgs. 272/99), nonché l'armonizzazione delle disposizioni tecniche con la disciplina del trasporto ferroviario contenuta nella legge 191/74.

8. I lavori gravosi nei trasporti

A circa tre anni dall'entrata in vigore della norma che ha introdotto il riconoscimento di alcuni vantaggi previdenziali in favore di lavoratori e lavoratrici impegnati in attività cosiddette "gravose" sono evidenti le molteplici criticità e

carenze emerse nella fase applicativa della norma. La prima criticità riguarda proprio i benefici previdenziali. In sostanza, dal 1° gennaio 2019 il beneficio della cristallizzazione del requisito continua ad operare esclusivamente per i lavoratori gravosi che accedono a pensione di vecchiaia (66 anni e 7 mesi in luogo di 67 anni).

I codici Istat individuati per perimetrale le attività cosiddette gravose risultano particolarmente rigidi ed escludenti. Esistono molte professioni che vengono escluse, anche se si tratta di effettivo lavoro gravoso, parificato e parificabile ai codici attualmente ammissibili. Per quanto riguarda il settore dei trasporti, in particolare, i problemi maggiori si sono verificati per le seguenti tipologie: marittimi, portuali, personale del trasporto pubblico locale e del trasporto ferroviario, drivers e riders, del noleggio con conducente, del trasporto a fune e del trasporto funebre, addetti e scarico bagagli del trasporto aereo.

9. Il confronto

Tutte le questioni sin qui trattate, e quelle più specifiche nelle singole sezioni di settore, dovranno essere oggetto di una sintesi unitaria come richiamato in premessa. A partire da quella sintesi sarà poi necessario avviare una serie di confronti:

- ❑ con le controparti. Nella consapevolezza che il ruolo principale spetta al Governo, una trasformazione di questa natura, che riguarda sia il sistema del lavoro e

gli assetti industriali del settore, non può prescindere dalla costruzione di punti di vista comuni tra le parti sociali;

- ❑ con il Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture. Ad esso chiediamo di avviare tavoli specifici di confronto sui vari settori (aereo, trasporto persone terra, mare, merci e logistica, concessionarie e viabilità) e un “tavolo di monitoraggio sulla pandemia nei trasporti e nella logistica”. In questi ambiti chiediamo al MIT di essere, quindi, collettore del rapporto tra le parti. È indispensabile che a tali tavoli partecipi anche il Ministero del Lavoro, visto gli intrecci tra le materie e la necessità di coordinarsi per evitare alcune lentezze che hanno caratterizzato la prima fase dell'emergenza sanitaria.
- ❑ con la Politica: riteniamo indispensabile avviare con le forze politiche ed i Gruppi Parlamentari, confronti specifici che da troppo tempo non avvengono e sono relegati solo ai livelli istituzionali creando una separazione tra pratica ed analisi da superare;
- ❑ con il territorio. Le nostre strutture unitariamente dovranno far vivere quella sintesi unitaria a livello delle singole regioni ed aree metropolitane. Senza questo tipo di consapevolezza assisteremo ad una divaricazione di obiettivi;
- ❑ con il mondo accademico, con il quale vogliamo continuare la collaborazione che abbiamo messo in campo costruendo la prima iniziativa di Genova

(“Driver. Chi guida il futuro dei trasporti”) alla quale
dovremmo dare una forma più stabile.

Questo settore non si cambia senza il contributo dei lavoratori e delle loro rappresentanze. Nella fase di emergenza, i trasporti hanno retto proprio sulla base di un confronto costante con le istituzioni e le controparti. Un cambio di passo che va riconosciuto a questo ministero che ha anche saputo valorizzare il ruolo di responsabilità dei sindacati confederali e firmatari di contratto nazionale, aprendo ad una politica dell’ascolto che non era scontata. Una esperienza di cui dobbiamo fare tesoro anche in questa fase di riprogettazione del Paese.



SETTORE MOBILITÀ

Ogni momento di grande cambiamento come quello che stiamo vivendo richiede che si abbia una visione del futuro e qui agisce la forza delle proposte che la Filt prova a mettere in campo.

Il settore della mobilità (ferro e gomma) è quello che, assieme al trasporto aereo e al trasporto persone marittimo, ha subito gli effetti pesanti del *lockdown* e che subirà le trasformazioni più profonde derivanti dagli effetti di lungo termine della pandemia. Esse si inseriscono in un contesto già precedentemente in difficoltà. Purtroppo infatti la politica industriale del Paese nel settore Mobilità, al di là dei tanti annunci, è stata frammentaria, discontinua e incline a mettere toppe con una produzione legislativa caotica, una frammentazione delle competenze e rimpalli di responsabilità fra Stato, Regioni ed Enti locali. I servizi pubblici sono stati inoltre oggetto di pesanti tagli derivanti dalle politiche di austerità.

Gli effetti a lungo termine della pandemia dovranno essere governati per evitare ricadute disastrose per il settore e per la qualità della vita nelle aree urbane. Il nuovo contesto economico sociale impatta infatti sulla mobilità non solo nell'immediato, ma nel breve medio periodo, con la possibile radicalizzazione dei comportamenti assunti durante l'emergenza.

L'emergenza sanitaria sta ridisegnando un contesto economico sociale nuovo anche nelle abitudini di vita delle persone. Lo smart working secondo una previsione di studi porterà circa il 40% delle aziende a continuare ad utilizzare lo strumento anche a termine emergenza. Si prospetta una diminuzione

della domanda sistemica di trasporto associata alla riduzione dei flussi turistici internazionali e a nuovi modelli di comportamento che si consolidano (diffidenza per i posti affollati, attenzione a distanziamento sociale e alla igiene, utilizzo di tecnologie digitali ed e-commerce, preferenza verso mezzo privato) e che determinano la messa in discussione di modelli di business consolidati nel tempo come quello del trasporto ferroviario a mercato Alta Velocità.

Cambierà il modo di fare trasporto così come lo abbiamo conosciuto sino ad oggi e renderà necessario ripensare gli orari delle città e l'offerta di servizio di mobilità. Dentro le aziende stiamo assistendo a significativi fenomeni di trasformazione e di accelerazione di alcuni processi. In questi mesi si sono costruiti nuovi standard operativi a misura di sicurezza e se ne stanno studiando degli altri: dallo smart working, dove è possibile, a orari scaglionati per evitare assembramenti con rimodulazione dell'orario di lavoro. Dalla segnaletica per l'assegnazione dei posti a sedere, alla digitalizzazione del "controllo del biglietto" da parte del personale di bordo tramite App; Da nuovi protocolli di pulizia, all'aumento del personale per la supervisione della sicurezza sanitaria.

1.1. Stato dei settori

IL TPL

Il settore è stato colpito con grande forza dalla pandemia. Se si guarda al numero delle aziende, alla dimensione delle attività,

al valore economico di quel comparto e alla distanza che c'è con le azioni che si sono messe in campo negli ultimi decenni, si coglie l'urgenza di intervenire con risorse congiunturali che coprano da un lato l'invarianza del corrispettivo dei contratti di servizio e dall'altro le perdite tariffarie, traguardando inoltre la riorganizzazione del settore attraverso una idea di governo del sistema con tutti gli attori coinvolti.

Il TPL è oggi protagonista di una grande sfida: spostarsi verso un sistema integrato di mobilità intelligente, che permetta di ridurre l'impatto ambientale causato dalle emissioni dei trasporti e di decongestionare la viabilità stradale. A questo scopo dovrà essere destinata, a nostro avviso, una parte delle risorse europee del Piano di Rilancio, consapevoli che la ricerca di soluzioni alle sacche di inefficienza oggi esistenti deve essere accompagnata alla salvaguardia e allo sviluppo del lavoro nel settore. Occorre partire dai fabbisogni territoriali e definire la compensazione dello Stato per garantire servizi minimi adeguati tenendo conto dello spopolamento di alcune Regioni, della dispersione territoriale e della scarsa propensione a pagare.

Le politiche di trasporto urbano in senso stretto, puntano innanzitutto alla creazione di una rete capillare di servizi di trasporto collettivo centrati sui poli urbani e sulla sua integrazione con gli altri servizi (taxi, car- e bike-sharing, ecc.) con una attenzione specifica all'integrazione organizzativa del sistema, in particolare con il coordinamento degli orari, l'unificazione delle tariffe, la centralizzazione dei sistemi di informazione e reclamo. Per questo vi è la necessità di vere e

proprie cabine di regia regionali che mettano assieme tutti gli attori del settore.

Il rapporto con il cliente diventa dominante ed il tempo, essendo l'unica risorsa che non può essere acquistata, deve essere la vera leva su cui puntare per convincere il cittadino ad abbandonare l'auto privata. In questo senso le nuove tecnologie possono migliorare significativamente le performance del TPL.

Tali scelte sono incompatibili con l'eccessiva frammentazione del settore. Va pertanto rivisto in tal senso l'impianto normativo direzionando le risorse per il settore anche in quella direzione. La ripartizione delle risorse del Fondo Nazionale Trasporti (art. 27 DL 50/2017 così come modificato dall'art. 47 DL Fiscale (legge n. 157/2019)) vede oggi una ripartizione basata per il 60% sul costo storico e per il 20% sui costi standard come definiti per legge con penalizzazioni per quelle Regioni che non realizzano i quattro obiettivi previsti dalla norma (proventi da traffico e rapporto costi ricavi dello 0,35, costi standard, livelli adeguati di servizio, affidamenti con procedure ad evidenza pubblica) e che non guarda alla quota di infrastrutturazione ferroviaria regionale (le cui spese di manutenzione dovrebbero avere un capitolo di finanziamento a sé).

Il Trasporto Ferroviario

Gli effetti del lockdown sono stati pesanti sul Gruppo FSI, sulle Imprese ferroviarie e sulle Società degli appalti ferroviari a causa del sostanziale azzeramento dell'offerta di mobilità e

dal crollo della spesa turistica: sulla lunga percorrenza l'offerta si è ridotta del 96% e con punte fino all'80% nel trasporto regionale nel periodo 9/3 - 3/5. Le necessarie misure di distanziamento, hanno peggiorato i mancati introiti già penalizzati dal crollo del turismo e della mobilità in genere. Il trasporto delle merci su ferro ha mantenuto quota di produzione a fatica con impatti diversi tra chi opera in maniera importante sui settori automotive, siderurgico, chimico (trasporto di materie prime, componenti e prodotti finiti) rispetto a chi opera sul settore alimentare.

Anche il gestore nazionale dell'infrastruttura, RFI, pur registrando il mancato introito derivante della vendita delle tracce orarie, ha mantenuto produzione per quanto riguarda le attività manutentive, garantendo in tal modo lavoro anche ad Italferr, oltre che alle diverse imprese appaltatrici che operano nell'ambito della manutenzione infrastruttura.

La risposta del Governo si è concretizzata con interventi a sostegno delle Imprese ferroviarie e del Gestore della Rete nazionale molto impegnative e robuste ma non sufficienti a superare la fase di crisi economica del settore che durerà per almeno tutto il 2021.

Occorre avviare al più presto una discussione sul Piano Industriale del Gruppo FSI che ponga al centro:

- ❑ investimenti ed economia verde;
- ❑ revisione del modello organizzativo della manutenzione infrastrutture, mettendo al centro il tema del miglioramento della sicurezza del sistema ferroviario, investimenti in capitale umano per costruire il corretto passaggio di competenze e la

formazione continua degli addetti, la verifica di possibili internalizzazioni ed una organizzazione del lavoro che punti su un miglior rapporto con la qualità della vita;

- ❑ superamento della crisi di Trenitalia sia nel segmento a mercato che sul servizio universale sul quale è necessario riprendere ad investire per dare risposte alle aree del Paese che oggi non hanno alcuna reale alternativa all'uso dei bus di lunga percorrenza con rischi sul piano ambientale;
- ❑ ridefinizione del modello organizzativo del Polo Mercitalia, che dia valore alle sinergie commerciali tra le diverse Società quale Gruppo integrato al pari dei Player europei intercettando la crescita della domanda di trasporto merci ferroviario;

Gli appalti ferroviari

Si tratta di attività ad altissima intensità di manodopera nelle quali l'impatto dell'innovazione tecnologica e dell'automazione è poco incidente sui costi. L'emergenza sanitaria ha aggravato un quadro già preoccupante prima del *lockdown*, in cui le Aziende si aggiudicano appalti con ribassi eccessivi, per poi chiedere l'immediata attivazione di ammortizzatori sociali con volumi proporzionali alle percentuali di ribasso. Non è più sostenibile la perdita di salario e diritti nei cambi appalto stressati da questo sistema. L'appalto deve essere sostenibile, valutando nel momento dell'aggiudicazione il costo della manodopera partendo dalle

RAL del personale impiegato dall'appaltatore uscente. A tale scopo va previsto uno strumento condiviso per procedere alla valutazione di congruità.

Dopo tre anni dal rinnovo del CCNL AF non è più rinviabile il decreto di emanazione delle tabelle di costo del lavoro da parte del Ministero del Lavoro.

Va superata l'eccessiva frammentazione che ha generato la difficoltà per il personale e impedito economie di scala. I lotti andrebbero quindi riaggregati per territorio, prevedendo gare per i servizi di pulizie su base regionale, che comprendano tutte le società del gruppo FS che operano su quel territorio. Questo comporterebbe notevoli risparmi gestionali e una maggiore facilità nella ricollocazione degli esuberanti.

La durata degli affidamenti andrebbe allungata per permettere maggior stabilità al settore. La previsione di cui all'art. 16 punto 2.1 del CCNL AF va estesa alla filiera ampliandone il perimetro di applicazione, così come vanno rafforzate le clausole del punto 2.2. sul controllo della capacità economico finanziaria degli appaltatori e della regolarità contributiva prima di ogni pagamento previsto inasprendo le penali.

Va inoltre prevista una limitazione del ricorso al subappalto per evitare ulteriori distorsioni.

Il Trasporto Merci Ferroviario

La "cura del ferro" nel settore merci deve rappresentare il futuro economicamente ed ecologicamente sostenibile e deve passare per scelte politiche e risorse strutturali che incentivino questo modello di trasporto e che definiscano regole uniche

per tutte le Aziende del settore. In questo senso vanno utilizzate le risorse del Recovery Found per rendere strutturale il Ferrobonus.

Gli Impianti di risalita

Sono un settore trainante dell'economia di montagna e volano di una importante filiera. Sono stati quelli più penalizzati dal sostanziale azzeramento della spesa turistica nella fase di *lockdown*. I lavoratori fissi sono stati subito messi in cassa integrazione, quelli stagionali non hanno avuto altra scelta che entrare in disoccupazione.

Servono misure di sostegno al settore di medio lungo termine atteso che i prossimi mesi saranno caratterizzati da una sostanziale incertezza per l'evolversi del contesto sanitario nazionale e la ripresa ai livelli pre COVID non avverrà prima del 2022 per garantire la ripresa dell'occupazione stabile:

- ❑ assunzione Stagionali: bisogna focalizzare l'attenzione sul concetto di periodi della stagione (es. estate - inverno), con date di inizio e fine contratto, modalità e varie clausole di assunzione inserite nelle lettere, evitando che vengano utilizzati per non accedere agli ammortizzatori sociali.
- ❑ Ammortizzatori Sociali: i lavoratori assunti anche stagionali o da assumere sono ad oggi esclusi dalle proroghe del decreto COVID. È fondamentale che ciò venga modificato e che la FIS sia prevista, almeno in questa fase, per tutti i lavoratori fissi e stagionali già

dal primo giorno di assunzione e non come adesso dopo 90 giorni di effettivo lavoro.

- ❑ Legge Madia: per le aziende partecipate, prevedere la sospensione della legge Madia ad es. “sulla questione della tenuta economica e degli equilibri di bilancio” e gli effetti sui lavoratori in materia di assunzioni, lavoro e salario.

1.2. La contrattazione

L'obiettivo del CCNL della Mobilità

Il CCNL della Mobilità per la Filt rimane obiettivo fondamentale perché strumento in grado di rispondere:

Al superamento del dumping contrattuale tra i CCNL AF e TPL anche attraverso una normativa che, sulla base del “modello porti”, oggi allargato anche al settore aereo, vincoli gli operatori all’applicazione del CCNL di settore. Al necessario riassetto industriale del settore con riduzione della frammentazione e del nanismo, con un conseguente rafforzamento delle capacità di investimento delle imprese e la creazione di player nazionali di settore. L’esperienza ci dimostra che il contratto può essere strumento di supporto al riassetto industriale e normativo di un settore ma non unico motore di tale trasformazione.

Va mantenuta viva nella pratica contrattuale l'obiettivo del CCNL della mobilità.

Elementi comuni nei settori TPL e AF

Il Welfare aziendale e contrattuale deve giocare un ruolo importante di complementarità e non sostitutivo del salario per ammortizzare gli effetti economici e psicologici della crisi. Le forme di flessibilità che hanno potenziato lo smart working, l'integrazione delle prestazioni del Fondo bilaterale di sostegno al reddito e dell'occupazione per il personale FSI, i drammatici ritardi nell'erogazione della prestazione come nel settore del Tpl e degli appalti ferroviari, le forme di solidarietà come la cessione delle ferie devono farci riflettere sulla necessità di ripensare il welfare di produttività per adeguarlo ai nuovi bisogni dei dipendenti.

Occorre rimettere sotto i riflettori il tema dell'orario di lavoro, anche in virtù di interventi legislativi messi in campo col DL Rilancio come il Fondo Nuove Competenze, come strumento utile a: rispondere al tema della riduzione dei livelli occupazionali; favorire la conciliazione tra tempi di vita e tempi di lavoro che diventa un tema sempre più avvertito dai lavoratori; incrementare i livelli di formazione. In questo contesto diventa centrale il tema della Formazione continua dei lavoratori con una nuova articolazione e più peso nei CCNL di settore, rendendo esigibili le giornate di formazione laddove già previste.

Lo Smart working deve trovare una adeguata collocazione all'interno dei CCNL con la definizione delle modalità attraverso le quali garantire i diritti del lavoratore, quali la certezza di un reale diritto alla disconnessione, la tutela di tutti gli aspetti legati anche alla sicurezza del lavoro e dei dati, che

per forza di cose, rischiano di sfuggire alla responsabilità del datore di lavoro senza tralasciare poi le prerogative sindacali di informazione e rappresentanza.

Per quanto riguarda gli inquadramenti, vanno inquadrate tutte quelle figure professionali che oggi non trovano spazio nelle declaratorie contrattuali e che rischiano di determinare una esclusione delle figure specialistiche intermedie dal rapporto con il sindacato. Allo stesso modo bisogna individuare, sin da ora le nuove professionalità derivanti proprio dall'uso di nuove tecnologie ITS (sistemi di trasporto intelligenti) che possono tra l'altro dare una risposta alle problematiche di genere e creare nuova occupazione. Abbiamo la necessità di includere nei perimetri tutte quelle nuove figure che nasceranno dal cambiamento del modello di mobilità (si pensi a tutto il tema della micromobilità).

Questioni specifiche su CCNL TPL e AF

Oltre agli elementi qualitativi già elencati precedentemente, nel TPL occorre sanare la frattura che si é creata su alcune voci salariali che hanno determinato un delta tra la retribuzione delle lavoratrici/lavoratori giovani dai lavoratori/lavoratrici più anziani. Nel CCNL AF è necessario:

- ❑ rimettere al centro della discussione, nei settori della manutenzione rotabili e manutenzione infrastrutture, il tema delle internalizzazioni;
- ❑ rafforzare la contrattazione di secondo livello (RSU e Regionali), costruendo assieme al rinnovo della RSU un adeguamento dei protocolli di relazioni.

Il Merci Ferroviario

Nel settore convivono l'applicazione di più CCNL (Attività Ferroviarie, TPL, Merci e Logistica). È necessaria una norma di legge che indichi il CCNL di riferimento per il settore su modello di quanto già fatto in altri ambiti del Trasporto. In questo quadro andranno rese sovrapponibili le sezioni specifiche nei due contratti (AF e Merci e Logistica) in modo da evitare dumping contrattuale e preparando anche un assetto in grado di recepire una eventuale norma come sopra descritta.

Il tema delle aggressioni al personale va affrontato con decisione. Il nostro impegno deve essere rivolto a modificare le modalità con cui fino ad ora si è discusso sulle tematiche inerenti alla sicurezza: passare da azioni frammentarie legate all'attualità ed all'emotività, ad interventi permanenti per rendere il tema oggettivo e sempre attuale. Particolare importanza riveste la tutela dei lavoratori impiegati in operazioni front line. Chi subisce una violenza di qualunque natura porta in sé cicatrici profonde e molto spesso invisibili. Anche l'organizzazione sindacale deve dotarsi di strumenti in grado di supportare i lavoratori.

Trasporto Pubblico non di linea

Questo mondo è attraversato, forse più di altri, da trasformazioni profonde e da innovazioni tecnologiche che rendono spesso difficile la programmazione delle attività delle aziende del comparto, e la configurazione di norme che

rendano compatibili questo cambiamento con i diritti dei lavoratori. Il mondo taxi, in particolare, è sollecitato da diverse prospettive che possono cambiare di molto, ed in negativo, le esigenze e le caratteristiche della mobilità:

- ❑ le modalità di intermediazione e di intercettazione della domanda (parcheggio, telefono, applicazioni digitali, ecc.);
- ❑ la guida autonoma;
- ❑ la crisi della filiera del turismo;
- ❑ il ricorso allo smartworking;

In questi anni UNICA FILT CGIL ha tenuto al centro della propria attenzione i lavoratori, che sono gli autisti del taxi:

- ❑ titolari di licenza che li abilita a svolgere il Servizio Pubblico universale del trasporto a chiamata, avendo l'obbligo di realizzare lo stesso e svolgendolo su turni prestabiliti, a seconda del fabbisogno e della modalità organizzative che ciascun Comune si è dato, con tariffe determinate pubblicamente da questi ultimi;
- ❑ sono in parte artigiani associati prevalentemente in Cooperative di servizi, oppure dipendenti di Cooperative di lavoro o Società, tutte costituite nei territori ove operano.

Il mercato della intermediazione fra domanda ed offerta ha visto l'ingresso in Italia di Multinazionali e di Società nazionali che, a fronte di grandi capitali, investono nella promozione di applicazioni digitali, che riversano il costo delle medesime sugli operatori, i tassisti, sfruttando il lavoro dei medesimi che, di fatto, sono gli unici che effettivamente svolgono il lavoro a

bordo del proprio mezzo. Per UNICA FILT CGIL questo si configura come un perfetto esempio di "caporalato tecnologico": sul medio e lungo periodo, coloro che interfacciano domanda di servizio e offerta di servizio diventano "padroni", e sottomettono i lavoratori alle loro condizioni economiche, creando una plusvalenza che deriva dal semplice sfruttamento anziché dal lavoro. È necessaria una norma generale che distingua tra piattaforme proprietarie di mezzi da piattaforme che svolgono solo funzioni di intermediazione. Per noi, la prospettiva da promuovere è quella dei lavoratori associati che sviluppano applicazioni tecnologiche e digitali nonché modalità di organizzazione del lavoro compatibili con l'autodeterminazione dei medesimi e con il carattere pubblico ed universale dello stesso: una prospettiva di lavoro che ha sede materiale e fiscale nel nostro Paese, e che vede protagonisti i Lavoratori stessi.

Per noi la forza dei lavoratori del settore sono loro stessi, uniti ed organizzati in Cooperativa. I Lavoratori, ed in particolare modo i Lavoratori organizzati, sono un patrimonio da tutelare, e un modello giuslavoristico ancor più prezioso in una dimensione di globalizzazione e concorrenza economica globale che appiattisce identità e azzera i diritti.

In questi mesi di emergenza sanitaria la nostra azione è stata focalizzata ad accompagnare la categoria offrendo supporto, informazioni, piattaforme rivendicative da utilizzare in sede locale. A livello nazionale, organizzando una serie di appuntamenti sia in presenza sia in virtuale con tanti rappresentanti istituzionali, politici e sociali abbiamo seguito

passo dopo passo la formazione dei singoli Decreti e DPCM avendo come obiettivi:

- ❑ la piena legalità nel settore attraverso la regolazione delle piattaforme digitali e la lotta all'abusivismo e all'uso distorto dei titoli autorizzativi;
- ❑ sostegni diretti ai lavoratori sotto forma di contributi a fondo perduto per gli autonomi e di Cassa Integrazione per i dipendenti nonché di decontribuzione e di defiscalizzazione dei costi di impresa e di trasporto;
- ❑ promozione dell'integrazione con il TPL di linea e di nuovi servizi e nuove opportunità di lavoro con la definizione di buoni-voucher per varie categorie di cittadini, in primis quelli definiti "fragili".

Le nostre proposte hanno sì trovato una attenzione crescente da parte delle Istituzioni nazionali e locali ma non siamo ancora al livello sufficiente e necessario ad affrontare la situazione.

L'azione sindacale si muove certamente avendo presente la reale difficoltà del momento attuale, italiano e non solo, ma ha come obiettivo fondamentale e naturale innanzitutto la necessità di offrire ai Lavoratori una prospettiva di lotta e di rivendicazione che riesca a superare l'attuale fase e segnare un'ipotesi di rilancio e sviluppo nella piena legalità.



TRASPORTO MERCIE LOGISTICA

Il settore del trasporto merci e della logistica rappresenta oltre il 9% del PIL nazionale e occupa circa 1,2 mln di lavoratori e lavoratrici. Ha confermato la sua strategicità soprattutto nella fase pandemica, garantendo la distribuzione delle merci essenziali (alimentari, sanitarie, farmaceutiche, combustibili, ecc..) ed evitando il collasso del sistema. Il peso della logistica nella produzione industriale è sempre più crescente. Questo settore rappresenta infatti il terreno di confronto nei nuovi assetti globali, infatti tutte le sperimentazioni digitali e tecnologiche si stanno concentrando qui: 5G, intelligenza artificiale, blockchain, ecc.

Il trasporto delle merci è basato su tre importanti assi:

- ❑ trasporto marittimo;
- ❑ trasporto terra;
- ❑ sistema formato da porti - trasporto su gomma - trasporto ferroviario merci - centri logistici e trasporto di ultimo miglio;
- ❑ trasporto aereo: nel corso della pandemia alcuni grandi operatori del settore si sono organizzati per sopperire ad un improvviso blocco delle grandi navi container provenienti dalla Cina attraverso il noleggio di aeromobili, anche passeggeri adattandoli al trasporto delle merci, utilizzando i grandi hub dei paesi.

Emerge una forte integrazione fra infrastrutture e le merci trasportate e si consolida sempre di più la posizione di quelle imprese che integrano le fasi trasportistiche e logistiche, offrendo servizi a valore aggiunto e assumendosi la

responsabilità dell'intero processo nei confronti del cliente finale, sia esso cittadino o impresa.

Le criticità

A tale centralità, purtroppo, nel nostro paese non corrisponde una strutturazione del sistema adeguata. Manca un coordinamento tra i sistemi portuali, ferroviari e del trasporto aereo.

A fronte dei processi di integrazione verticale sopra citati l'Italia sconta un'enorme frammentazione e segmentazione delle imprese con un dimensionamento inadeguato alla strategicità del settore. Siamo l'unico Paese privo di "imprese nazionali leader" in ambito logistico. Tale assetto industriale rischia di vanificare le enormi potenzialità nazionali derivanti dalla nostra collocazione geograficamente strategica.

Le proposte

Occorre che si avvii al più presto, sotto l'egida del MIT, un confronto con tutte le parti sociali sulle criticità del sistema dei trasporti che sia propedeutico all'aggiornamento del piano generale del trasporto e della logistica che si fondi sull'integrazione fra tutte le modalità di trasporto delle merci nel nostro paese. Gli assi di approfondimento sono a nostro parere i seguenti:

- ❑ il modello infrastrutturale. È indispensabile costruire le necessarie infrastrutture di questo Paese ed ammodernare quelle esistenti. Ciò a partire dal

completamento dei corridoi Ten-T New Network Europe legati alla rete degli interporti, terminal multimodali e alle aree retro portuali, ZES e ZLI;

- ❑ i sistemi di innovazione tecnologica;
- ❑ l'integrazione verticale del trasporto via mare, via ferro, via terra, via aerea, con quello combinato va governata con regole stringenti, univoche in linea con la normativa antitrust al fine di evitare pericolose posizioni oligopolistiche;
- ❑ il modello produttivo. È necessario che lo Stato favorisca la nascita di un soggetto nazionale che possa competere nel mercato del trasporto merci e consenta al nostro Paese di giocare un ruolo da protagonista nella globalizzazione. Allo stesso tempo bisogna che l'importante mole di risorse pubbliche destinate al settore sia orientata a favorire una aggregazione delle imprese;
- ❑ la qualità del lavoro, il modello di lavoro, gli appalti e la legalità. In questo campo è per noi importante l'istituzione di un fondo a sostegno del reddito dei lavoratori del settore e la valorizzazione del CCNL attraverso un assetto normativo di supporto all'applicazione dello stesso.

2.1. Il CCNL Trasporto Merci e Logistica

Il contratto del Logistica, Trasporto Merci e Spedizione è scaduto il 31/12/2019 ed il suo rinnovo, in questi mesi, è stato

condizionato dalla Pandemia che ha colpito il nostro Paese alla fine di febbraio di quest'anno. La platea di riferimento è aumentata nel frattempo. Dal punto di vista numerico infatti, oramai si parla all'incirca di un milione e duecentomila addetti ma anche dal punto di vista strategico è aumentata la percezione dei cittadini nonché l'importanza dal punto di vista economico-sociale.

La Filt in coerenza con le scelte contrattuali definite a Malpensa '99 ha operato in modo che diventasse sempre di più un contratto di settore e non di un singolo comparto (autotrasporto, logistica e spedizione). Questa tornata contrattuale si è posta l'obiettivo di renderlo più rappresentativo da un punto di vista degli inquadramenti e delle nuove figure professionali, che nel frattempo si sono imposte nel mercato del lavoro, in particolare nella distribuzione delle merci ai cittadini e alle imprese. Inoltre si punta a governare l'enorme impatto tecnologico e a normare con particolare attenzione le forme di organizzazione del lavoro a distanza (smart-working, telelavoro) attraverso la contrattazione collettiva di norme e di regole.

2.2. L'aggregazione contrattuale

Oggi il CCNL è sottoposto all'attacco dei contratti pirata (ivi compreso il contratto sottoscritto recentemente da UGL con Assodelivery che può rappresentare un grimaldello per smontare la tenuta complessiva del settore) e dal CCNL Multiservizi.

L'allargamento del cosiddetto "Modello Porti" a questo settore costituirebbe quindi un elemento di difesa dal dumping contrattuale, di valorizzazione del contratto e di rafforzamento delle condizioni di lavoro del settore.

Allo stesso tempo tale assetto normativo potrà costituire la base sulla quale determinare un modello contrattuale più idoneo ai processi di integrazione industriale in corso, proteggendo il lavoro.

Fermo restando le peculiarità del trasporto marittimo delle merci e del trasporto aereo cargo, pensiamo a possibili sinergie del sistema della logistica e dei trasporti:

- ❑ con il sistema portuale, che sarà possibile solo in presenza di una norma che vincoli anche il settore Merci e Logistica all'applicazione puntuale del CCNL di riferimento quale unico strumento regolatorio dei rapporti di lavoro in quel comparto, così come accaduto con la applicazione della L. 84/94 nei porti;
- ❑ con il sistema cargo ferroviario. Su questo comparto (nel quale convivono più CCNL sottoscritti dalla categoria) sarà necessario lavorare due sezioni specifiche, sovrapponibili che regolino l'utilizzo normativo ed economico del personale dipendente da società ferroviarie merci che applicano attualmente il CCNL del trasporto logistica e spedizione e quello delle Attività Ferroviarie. Questo consentirebbe di evitare che la concorrenza fra imprese si scarichi nella ricerca del costo del lavoro più basso. Inoltre avrebbe il pregio di evitare conflitti fra imprese ferroviarie aderenti ad associazioni datoriali diverse.



TRASPORTO MARITTIMO E PORTUALITÀ

La pandemia ha evidenziato la grande importanza dell'intera filiera logistica nell'economia e negli approvvigionamenti del Paese confermando la strategicità del trasporto marittimo e del sistema portuale avvalorandosi quali punti cardine del Pil nazionale.

È necessario procedere ad un'analisi puntuale dello stato di salute dei due settori a fronte dell'emergenza sanitaria ancora in atto in considerazione del calo dei traffici sia delle merci che dei passeggeri, ma soprattutto per l'enorme crisi che vive l'intero settore della crocieristica che ha bisogno di specifici interventi utili ad accompagnare la ripresa, indispensabile a garantire la salvaguardia occupazionale diretta ed indiretta.

Il rilancio di entrambi i settori passa attraverso il rinnovo dei CCNL di categoria che restano importanti ed imprescindibili strumenti di disciplina e di tutela per il lavoro e le stesse strategie di sviluppo verso le opportunità dei mercati.

Va recuperato il ritardo sul tema della sicurezza affinché si emanino i decreti attuativi di armonizzazione delle norme specifiche dei due settori con il Testo Unico: Le specificità e peculiarità dei due settori continuano a manifestare tutti i limiti dei livelli di vigilanza che soprattutto sulla prevenzione e sui rischi da interferenze va resa più stringente.

3.1. Porti

Il nostro sistema portuale ha bisogno di essere più competitivo ed Europeo attraverso la salvaguardia dell'attuale sistema regolatorio ed un nuovo impulso agli investimenti utilizzando

il programma di interventi strategici individuati dal Piano Italia Veloce.

L'obiettivo resta quello di realizzare un più efficiente sistema portuale attraverso una sua puntuale collocazione all'interno dei sistemi logistici integrati e la valorizzazione del fattore lavoro, da rendere sempre più specializzato e qualificato con specifici piani operativi di intervento allo scopo di formare, riqualificare, riconvertire o ricollocare i lavoratori portuali.

Va definito ovunque il Piano dell'organico porto considerando il valore strategico che rappresenta nella ricognizione e conseguentemente nell'analisi dei fabbisogni lavorativi sempre più compressi dalle dinamiche dell'innovazione tecnologica rendendo maggiormente esigibile la normativa vigente all'art.17 comma 15bis della L.84/94 e, nel contempo, definire e rendere esigibili all'interno della stessa legge, analoghi strumenti di supporto per gli addetti che svolgono il ciclo delle operazioni e dei servizi portuali dipendenti delle aziende di cui agli artt. 16 e 18 della medesima legge. Necessità che sono strettamente correlate anche al riconoscimento dell'intera categoria tra i lavori usuranti considerando le loro specifiche condizioni di lavoro.

Nel processo di consolidamento e crescita della portualità del nostro Paese va sostenuto il modello di organizzazione del lavoro che vede la propria centralità nelle imprese autorizzate art. 18 e nell'art.17, unico soggetto che svolge un servizio di interesse generale al quale ricorrere per le prestazioni temporanee, inserendo forme di incentivazione per le imprese che si avvalgono di lavoro temporaneo strutturale.

È necessario difendere e migliorare il quadro regolatorio sulla scia dei recenti interventi legislativi che con il DL Rilancio hanno contribuito, grazie alla nostra determinazione, ad un rafforzamento della normativa vigente sull'autoproduzione stabilendo che nei porti dove è possibile soddisfare la domanda a società autorizzate art. 16, 18 e 17 le operazioni portuali vengano svolte da questi. Questo unitamente al contingentamento delle concessioni ed al contratto unico di riferimento rappresentano un punto di avanzamento importante nel governo della competitività del mercato delle tariffe e dei costi sempre più nel mirino delle compagnie marittime, forti dei benefici derivanti dal CBER (Consortia Block Exemption Regulation - regime che esenta le compagnie marittime dalle norme antitrust europee e che ha permesso loro di riunirsi in alleanze o Consortia), impropriamente utilizzati per una posizione di vantaggio rispetto agli operatori dei servizi portuali di terra per inglobare sempre di più tutta la filiera.

Dentro questo scenario va confermato l'obiettivo del DL169/2016 e difeso l'assetto giuridico delle AdSP con il proprio ruolo di natura pubblicistica non economica a tutela dell'interesse pubblico oltre che strategico di indirizzo, programmazione e coordinamento del sistema dei porti della propria area.

3.2. Il Trasporto Marittimo

Anche il settore marittimo, analogo punto fondamentale per l'economia italiana, ha bisogno di precise ed urgenti scelte che

devono accompagnare gli investimenti in atto sul piano delle innovazioni tecnologiche sia per ciò che attiene alla conduzione delle unità navali sia per ridurre l'inquinamento ambientale: investimenti importanti che stanno determinando una selezione di natura economica delle società armatoriali attraverso il fenomeno delle cosiddette Alliance con cui manifestano la volontà di una egemonia oligopolistica del mercato.

Il servizio marittimo di trasporto pubblico locale sulle rotte di corto cabotaggio pur rappresentando un punto strategico nell'evoluzione del servizio per le comunità residenti oltre a svolgere un ruolo essenziale per il governo integrato dei trasporti con specifici servizi di adduzione utili a favorire anche lo sviluppo del turismo va normativamente riqualificato ed adeguatamente sostenuto.

In tale contesto l'occupazione marittima, già fortemente minata dall'evidente precarizzazione del rapporto di lavoro e dalla scomparsa della tradizionale vocazione marinara del nostro paese, tenderà sempre più ed inevitabilmente a trasformarsi.

Dobbiamo continuare a richiedere la definitiva emanazione dei decreti attuativi che disciplinino il collocamento della Gente di Mare, riformato con il DPR 231/2006 e chiamato, ora più che mai, a dirimere forti criticità radicate e legate alla consistenza dei marittimi sbarcati rispetto a quelli in cerca di prima occupazione.

Occorrono, conseguentemente, urgenti e precise scelte politiche finalizzate al rilancio del settore partendo dal recupero e dalla salvaguardia dell'occupazione attraverso un

nuovo impianto normativo che oltre a garantire l'attuale sostegno economico all'industria armatoriale favorisca le opportunità di impiego stabile e qualificato per il medio lungo periodo.

Agevolare ed imporre adeguati percorsi formativi affinché possa nascere anche una nuova generazione di lavoratori marittimi, è un obiettivo irrinunciabile ma non praticabile se dovranno, gli stessi lavoratori o aspiranti tali, continuare a doversi fare carico dei costi necessari a mantenere i titoli o a conseguirli per essere imbarcati.

Non aver indicato la categoria tra quelle aventi diritto alle agevolazioni per il lavoro usurante rappresenta, tenuto conto della situazione precaria dei rapporti di lavoro in essere, una beffa per un duplice aspetto: aver trascurato la condizione biologica che i lavoratori marittimi si vedono stravolta, spesso compromessa, dagli effetti del distacco dalla terraferma a cui si aggiungono tutti gli effetti del lavoro e del vivere a bordo e gli orari di lavoro che non coincidono con la normativa di riferimento per il lavoro effettuato a terra (D.lgs. 66/2003 e s.m.i.) tanto che il limite di orario giornaliero (D.lgs. 108/2005) arriva a 14 ore ed il riposo, ridotto a 10 ore, può essere considerato tale soltanto in condizioni meteo favorevoli.

A ciò si aggiunge un ulteriore disagio, per i lavoratori marittimi, dovuto ai considerevoli e sistematici ritardi dell'Inps nell'erogazione delle indennità previste per i periodi di malattia.

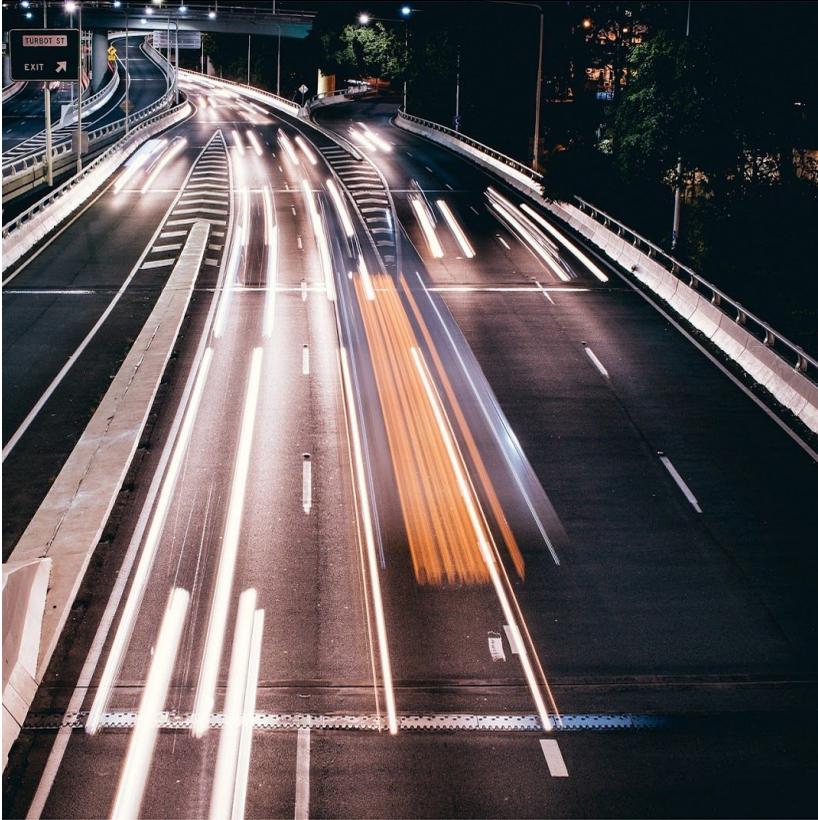
Va costruita, seppur tra mille difficoltà, una reale rappresentanza sindacale ed una rete di relazioni sindacali che permetta ai lavoratori marittimi la partecipazione attiva alla

vita sindacale ed alle scelte democratiche del paese costituzionalmente previste (diritto di voto). Anche in questo caso appare molto evidente la differenza tra il lavoro terrestre e quello marittimo per la quale gli stessi lavoratori marittimi faticano a sentire la vicinanza della tutela sindacale e, per la natura precaria dei rapporti di lavoro, crea inevitabilmente una loro condizione di assoggettamento agli indirizzi datoriali pertanto difficilmente contestabili da sé stessi.

Una difficoltà superabile soltanto con un progetto di insediamento capillare sui territori, con l'impiego e l'impegno costante di compagnie/i disponibili a garantire la presenza a bordo con le dovute risorse ed un nuovo approccio delle nostre strutture territoriali.

Restano i molti limiti culturali e di strategia politica di lungo termine per il lavoro nel comparto marittimo evidenziati da un modello di ammortizzatori sociali non inclusivo considerando che anche le tante misure di sostegno al reddito individuate a causa del Covid19 hanno riguardato in maniera insufficiente i lavoratori marittimi a conferma di quanto fin qui sostenuto.

Ciò non ci esenta dall'elaborare scelte di natura inclusiva e di prospettiva del comparto marittimo sino ad oggi non valutato appieno per le reali potenzialità che, invece, è in grado di esprimere: obiettivi importanti che vanno perseguiti con determinazione e convinzione anche attraverso le grandi opportunità offerte dal Recovery Plan le cui risorse ci offrono un immediato riscatto per le opportune riforme necessarie anche a favorire gli investimenti in entrambi i settori.



SETTORE VIABILITÀ

Le infrastrutture stradali e autostradali italiane, in larga parte, costituiscono un sistema datato nel tempo realizzati sessanta anni fa, che ha visto nel corso degli anni un incremento costante di traffico leggero e pesante, che richiede un piano programmatico di manutenzione, ammodernamento e rinnovamento delle opere, ed un superamento dell'attuale frammentazione nella gestione e realizzazione della rete, con presenza di soggetti pubblici e privati.

Il dibattito apertosi nel Paese a fronte del drammatico crollo del Ponte Morandi, non sembra orientato nel senso auspicato, essendo quasi esclusivamente concentrato sugli aspetti economici relativi ai regimi tariffari e non a quelli regolatori, considerando anche il processo di riduzione dei vincoli e dei controlli previsti anche dal Codice degli appalti, per non parlare della pochissima attenzione riservata ai temi della sicurezza sul lavoro e della qualità del servizio.

Da un punto di vista contrattuale è indispensabile rilanciare l'obiettivo del CCNL unico di settore definito della "Viabilità", la cui adozione avrebbe certamente, anche in questa fase, favorito la ricerca di soluzioni positive anche rispetto alle questioni che stanno investendo il comparto autostradale.

La sicurezza

Occorre sostenere le politiche volte alla salute e sicurezza nei luoghi di lavoro, in considerazione dei rischi di incidenti e di infortuni anche mortali a cui il settore è esposto, soprattutto

nella catena degli appalti. Tali politiche devono diventare un asse centrale nell'ambito dei sistemi di qualificazione delle imprese, applicando rigorosamente le previsioni del DIM del 22 gennaio 2019, che individua i criteri di sicurezza per le attività svolte in presenza di traffico veicolare, con particolare riferimento alle fasi di apposizione della segnaletica, per l'intera rete viaria, pubblica e privata. Un altro importante riferimento è costituito dal programma europeo sulla sicurezza stradale che, tra le diverse innovazioni guarda anche alla cosiddetta rivoluzione green (progettazione, realizzazione itinerari, gestioni eco compatibili).

4.1. Concessioni Autostradali

Le concessioni autostradali sono tra le più grandi stazioni appaltanti del paese, sia per la realizzazione delle nuove opere, sia per gli investimenti ordinari e straordinari di cui necessita la rete, rappresentando un importante volano di sviluppo per l'economia nazionale.

La rete a pedaggio in Italia è costituita da circa 6.229 Km, che vedono impegnate 22 società con 25 rapporti concessori, di cui una parte controllate da due grandi gruppi a capitale privato, quali ASPI, che gestisce oltre 3000 km di rete e il Gruppo SIAS (Gavio) che ne gestisce circa 1500 km. Le restanti gestioni sono affidate a società con capitale prevalentemente pubblico (Anas, Società regionali) o lasciate ad Enti Locali, fatta eccezione di Strada dei Parchi del Gruppo Toto Costruzioni e l'autostrada Brescia – Padova del Gruppo Abertis.

I soggetti privati detengono quindi il 75% della rete autostradale e circa il 77% del traffico registrato ogni anno sulla rete. Molte tratte sono gestite in regime di proroga in aperto contrasto con la normativa europea.

Criticità

La divisione degli operatori economici e la loro limitata dimensione costituiscano un limite all'azione programmatica ed un ostacolo all'attuazione degli investimenti e a una gestione efficiente della rete. Negli altri paesi europei si registra un numero inferiore degli operatori rispetto al nostro paese, con un maggiore sviluppo delle tratte in concessione. La criticità di tali limiti dimensionali è stata resa evidente dalla crisi economica di questi ultimi anni e sia aggravata con l'emergenza sanitaria che ha comportato una forte riduzione del traffico.

Le dinamiche tariffarie non hanno mai tenuto conto debitamente dei livelli di servizio e di sicurezza effettivamente garantiti all'utenza, ma solo degli investimenti infrastrutturali promessi (non necessariamente effettuati) e del rischio traffico (compensazione economica nel caso di minori introiti di pedaggio) permettendo ai concessionari di incassare considerevoli extra profitti.

I sistemi di controllo, oggi affidati agli stessi concessionari, non hanno funzionato - chi doveva controllare o non lo ha fatto o lo ha fatto male - e vanno ripensati, adeguando, quindi, il sistema sanzionatorio nel caso di inadempimenti.

Le proposte

Chiediamo al MIT di aprire una fase specifica di confronto su questi temi:

- ❑ questo modello concessorio è sbagliato e va ripensato integralmente, anche alla luce dei recenti accadimenti (crollo ponte Morandi). Si usi la discussione attorno alla vicenda ASPI per una ridiscussione complessiva sul sistema delle concessioni autostradali su alcuni assi specifici. Occorre partire dal concetto che l'oggetto della concessione è bene pubblico temporaneamente affidato a soggetti, anche di natura privata, e deve produrre benefici per la collettività;
- ❑ le direttive Europee indicano un sistema uniforme delle concessioni fondato su un modello omogeneo, a partire dalla loro durata (non più di cinque anni) che deve essere limitata al tempo necessario ad assicurare il recupero degli investimenti effettuati ed alla trasparenza da assicurare alle fasi di rinnovo delle concessioni;
- ❑ nel nostro paese fino al 1997 era vigente una norma che prevedeva che nessuna concessione autostradale poteva distribuire utili superiori all'8% dei dividendi agli azionisti. Tale norma è stata rimossa per facilitare la privatizzazione del sistema concessorio autostradale che è di fatto un monopolio naturale;
- ❑ il MIT investa in personale dedicato altamente specializzato, avendo chiaro che oggi sono le aziende che forniscono i dati al ministero;

-
- ❑ vanno chiarite le contraddizioni emerse tra MIT e L'ART che non lavorano in un'ottica sinergica di cui uno degli esempi è il contenzioso sui presidi minimi, sul quale a distanza di 3 anni ancora non è stata trovata una soluzione;
 - ❑ si pongano al centro il lavoro ed il nesso tra la concessione del bene e la qualità del lavoro lungo tutta la filiera con un vincolo specifico all'applicazione del CCNL di settore con una particolare attenzione al tema occupazionale.

L'occupazione

La tenuta occupazionale nel settore desta molte preoccupazioni. Non vanno sottovalutate le conseguenze determinate dall'emergenza sanitaria, che hanno causato forte riduzione dei transiti autostradali nella fase iniziale della crisi da coronavirus e un ampio utilizzo dello Smart Working. Innovazioni e relativi progetti europei (C-Roads Italy, autostrade elettrificate) devono essere affrontati come punti centrali dell'attenzione del sindacato perché fonti di risposte concrete sulla sicurezza stradale, riconversione e dignità del lavoro, green economy ma indubbiamente anche come un tangibile confronto con il futuro già in fase sperimentale avanzata. Il Free flow in quanto tecnologia esistente già sul mercato richiede maggior attenzione sull'organizzazione del lavoro e la programmazione della riconversione delle professionalità in essere.

4.2. ANAS

ANAS svolge una missione di servizio per conto dello Stato mediante un atto concessorio della durata trentennale, attraverso la manutenzione e la sorveglianza esercitate sulla rete stradale di competenza, costituita da circa 30.000 km di strade e autostrade pubbliche, di cui circa 7.000 acquisite nell'ultimo triennio dagli enti locali, gestite con meno di 6.000 dipendenti.

È una delle principali stazioni appaltanti del paese e, pertanto, investita dal processo di deregulation prodotto dal Governo sul Codice degli Appalti, con la riduzione dei vincoli e dei controlli, e l'ampliamento del campo degli affidamenti diretti, in quanto società per azioni, può inoltre proporsi come concessionario di tratte autostradali, assicurandosi i proventi derivati dai pedaggi e subentrare temporaneamente nella gestione di specifiche tratte.

Il processo avviato per la progressiva fuoriuscita della Società dal perimetro della pubblica amministrazione, ricercato dai governi che si sono succeduti dopo il 2002, è stato rilanciato con l'ingresso di Anas nel gruppo FS, realizzato a gennaio 2018, insieme all'adozione di un contratto di programma quinquennale (2016 -2020) sottoscritto tra Anas e il Ministero dei Trasporti, che avrebbero dovuto conseguire la necessaria autonomia finanziaria e gestionale. Tale integrazione, dopo una prima fase positiva, rimane in una fase di sostanziale immobilismo, certamente non favorita dall'emergenza sanitaria. È necessario dare corpo a tale scelta sul piano operativo.

Rispetto alla complessità delle funzioni svolte, risulta ancora troppo esiguo il finanziamento assicurato (cosiddetto corrispettivo di servizio), per il suo funzionamento, pari a circa 600 milioni annui, nell'ambito del Contratto di Programma stipulato con il MIT, a fronte dei circa 26 miliardi (29 miliardi attualmente a seguito della revisione in corso), disponibili per investimenti e realizzazione di nuove opere stradali, considerando anche la necessità di assicurare adeguato sviluppo e rafforzamento dei processi manutentivi, di ripristino e di cura delle infrastrutture stradali e autostradali del paese.

Il Paese avrebbe la necessità di una puntuale verifica sullo stato delle infrastrutture viarie, che ricomprende ponti e viadotti - Anas ne dichiara 13.000 di sua pertinenza - e di un correlato piano di investimenti sugli interventi realmente necessari, che costituirebbe un volano per l'economia, assicurando condizioni di sicurezza ai cittadini ed ai lavoratori. Occorre pertanto pensare all'istituzione di una apposita cabina di regia istituzionali in grado di assicurare un programma selettivo delle opere realmente necessarie in accordo con le realtà regionali e territoriali nonché con le parti sociali.

L'apposito fondo previsto dal D.L. 104/2020, con i suoi 200 milioni stanziati per gli anni 2021-2023 per la messa in sicurezza di ponti e viadotti e per la realizzazione di nuovi, peraltro riservato alla sola rete stradale degli enti locali, appare ancora largamente insufficiente, pur costituendo un primo segnale positivo.

È necessario che MIT ed ANAS procedano al superamento del DPR 1126/81, che recepisce il regolamento di servizio di manutenzione sulle strade ed autostradali, che, tra l'altro, chiama a pesanti responsabilità penali i lavoratori anziché l'azienda in caso di incidenti.

4.3. Autonoleggio

Questo settore negli ultimi anni ha conosciuto una rapida espansione, con una forte crescita delle immatricolazioni auto, che ha riguardato i mezzi anche ad alimentazione alternativa e Ibridi, anche grazie ad una crescente sensibilità delle aziende al cambiamento, che dovranno, per il futuro, adeguarsi ulteriormente agli standard ecologici e alle innovazioni di Industria 4.0, spostandosi sempre più dal prodotto al servizio. L'emergenza da Covid - 19 ha causato un crollo delle immatricolazioni auto pari al -87%, sul fronte degli operatori di nuova mobilità si è registrato un meno 70% dell'utilizzo del car sharing, sul noleggio a breve termine il calo è stato di un -98% e sul lungo termine un -80%, con pesanti ripercussioni sui fatturati delle aziende, con un ricorso pesante degli ammortizzatori sociali e un timore sui livelli occupazionali futuri.

L'attuale fase, pur gravissima, può essere l'occasione per definire nuove strategie di rilancio che coniughino il segmento del mercato ai flussi turistici e consolidano il forte legame con l'Automotive, cioè, tra chi produce e chi offre il servizio, puntando sulla qualità del servizio offerto al cliente/ utente.

Prevedendo un ampio ventaglio di servizi di qualità, a partire dal turismo, garantendo a chi viene a visitare il nostro Paese la possibilità di una mobilità sostenibile per potersi spostare a visitare luoghi al di fuori delle città storiche d'arte, spesso non distanti tra loro, ma poco connessi tra loro dalla mobilità collettiva, integrando il TPL.

Occorre superare la forte frammentazione dell'offerta, l'elevato numero di operatori di piccole dimensioni, con modelli di business legati alla sola competizione dei costi di gestione aziendale, con sistemi di appalti non sempre a norma, investendo nella formazione professionale per l'acquisizione di nuove competenze, nella riduzione degli orari di lavoro, nello smart working, rafforzando le tutele volte a garantire le necessarie condizioni di salute e della sicurezza per lavoratori e utenti.

La prima cosa da fare nell'immediato è la tutela dell'occupazione pensando ad ammortizzatori sociali che traguardino il 2020. È indispensabile, inoltre, che la transizione energetica non si fermi ma subisca un'accelerazione, per questo sono necessarie politiche incentivanti in tal senso.

La mobilità anche in questo contesto rimane un ambito strategico, per questo è fondamentale che l'offerta diventi sempre più ricca e innovativa in grado di rispondere ai nuovi bisogni della collettività.

Per il futuro le società di noleggio dovranno stringere sempre più rapporti di commercializzazione con le case automobilistiche per essere ancora di più un volano di promozione di auto elettriche e ibride, per offrire tutti i servizi legati all'E- mobility (dalla ricarica, alla manutenzione)

ampliandone i punti fisici, per attirare la nuova clientela, sia dei privati sia delle aziende.

Infine, potrebbe essere interessante la costituzione di un'unica piattaforma Italiana che possa offrire un'ampia gamma di offerte turistiche e un sistema di servizi legati al sistema del noleggio anziché far gestire a Broker o a operatori stranieri che dettano condizioni e prezzo.

4.4. Autoscuole

Le Autoscuole, gli studi di consulenza automobilistica e nautica compongono un settore costituito da almeno 16.000 imprese che occupano, complessivamente, circa 23.000 lavoratori, cui vanno sommati altri 17.000 addetti indipendenti, per un numero complessivo di oltre 40.000 addetti.

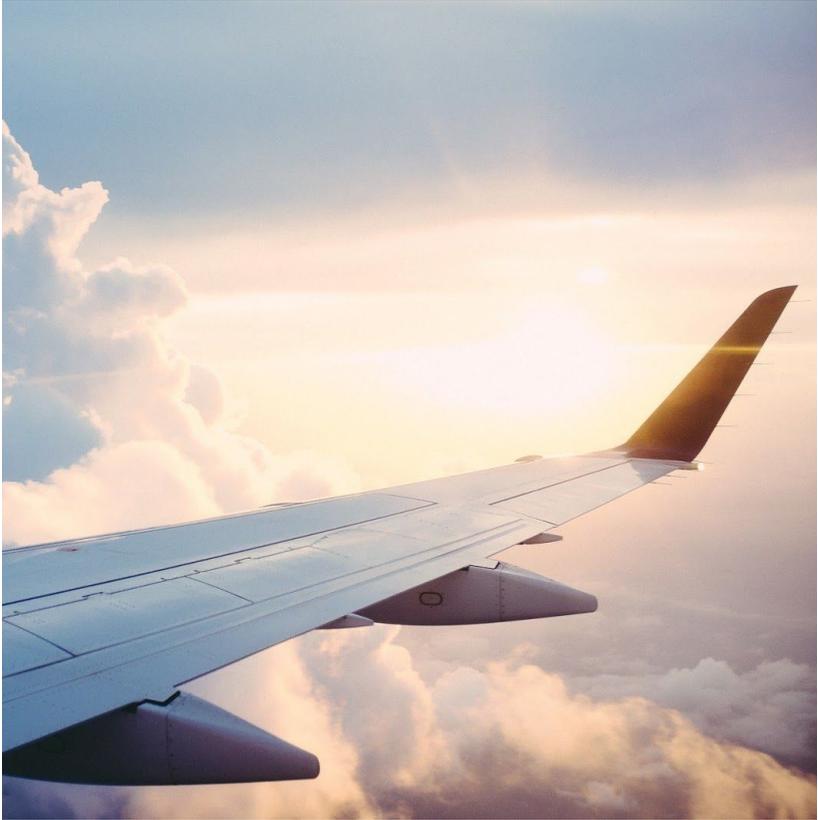
Un settore che sconta una forte frammentazione, la presenza di poche aziende di medie dimensioni, di un limitato numero di organizzazioni datoriali ed una marcata dispersione sul territorio, tutte caratteristiche che rendono complicato per il sindacato organizzare una propria rappresentanza stabile ed un'azione efficace a livello territoriale.

Come altri, anche questa parte del mondo del lavoro, che pure svolge un ruolo di servizio essenziale per la sicurezza della circolazione stradale, è stato attraversato da profondi processi innovativi, dovendosi allineare alle regole fissate dall'Europa per il conseguimento delle patenti di guida, non

adeguatamente sostenuti da progetti formativi in favore del personale e da scelte volte alla qualificazione delle imprese.

In tale quadro è essenziale il ruolo svolto dalla contrattazione collettiva anche attraverso la sottoscrizione di protocolli condivisi, come quello siglato, nel maggio 2020, tra FILT CGIL - FIT CISL - UIL TRASPORTI e la principale associazione datoriale sulla regolamentazione delle attività nel corso dell'emergenza sanitaria, successivamente adottato dal Ministero dei Trasporti.

La Filt è impegnata al rilancio del ruolo dell'ente bilaterale che, potrà promuovere, oltre ai servizi, anche studi e ricerche orientati alla sicurezza sul lavoro, in particolare per i soggetti più esposti quali gli istruttori. Inoltre, auspichiamo il bacino di adesione delle aziende a CCNL si ampli per poter garantire tutele e diritti ad ogni lavoratore del settore.



TRASPORTO AEREO

Il trasporto aereo ha subito e subirà delle gravissime ripercussioni in relazione alla pandemia da coronavirus, insieme al turismo è senza dubbio uno dei settori produttivi più colpiti del Paese. Purtroppo la maggior parte delle attività in questo momento sono ferme.

Anche se il nostro Paese si sta mostrando uno dei più pronti nell'affrontare la crisi, il settore per sua natura subirà le ricadute dell'emergenza sanitaria fino a quando non sarà raggiunta una normalizzazione a livello mondiale poiché il traffico aereo internazionale ed intercontinentale che sono il vero core business del comparto non possono riprendere a pieno regime.

Prima dell'epidemia da Covid-19 si stimava a livello mondiale, di passare dai 3.2 MLD di passeggeri del 2016 ai 7.2 MLD di passeggeri entro il 2030; L'industria del Trasporto Aereo Italiano, secondo le previsioni di Cassa Depositi e Prestiti, era considerata un volano dell'economia e generava un valore pari al 3.6 % del P.I.L e stima tutt'ora che una crescita del 10% dell'offerta intercontinentale, possa determinare un aumento degli investimenti esteri diretti in entrata, pari al 4.7%. Un incremento del 10% dei servizi aerei, produce un aumento del 4% del numero degli impianti localizzati in prossimità degli scali aeroportuali.

Ovviamente tutte queste stime andranno riviste a notevole ribasso ed anche i momenti futuri di crescita vedranno una curva appiattita il tutto in relazione all'uscita dall'emergenza sanitaria. Gli ultimi dati di Eurocontrol stimano una ripresa del traffico al di sotto delle previsioni elaborate ad inizio emergenza.

L'Italia già prima dell'epidemia non riusciva a capitalizzare l'enorme ricchezza rappresentata dal combinato disposto del ricco mercato del Trasporto Aereo e della naturale vocazione turistica della nostra nazione per una serie di annose tematiche mai risolte negli anni:

- ❑ assenza di politiche ed azioni industriali di Sistema ed incapacità di fare rete;
- ❑ insufficienti politiche istituzionali, industriali e finanziarie in grado di capitalizzare le enormi potenzialità, offerte dal nostro mercato e da quello in generale (si pensi a titolo esemplificativo che l'Italia è l'unico grande Stato del mondo occidentale ad essere fuori dai consorzi delle case costruttrici di aeromobili Boeing, Airbus, con evidenti ricadute negative in termini industriali rispetto agli altri Paesi sulla competitività delle compagnie aeree);
- ❑ un eccessivo numero di aeroporti in concorrenza tra loro, unitamente a discutibili ed inadeguate politiche regionali e locali che hanno impedito uno sviluppo sistemico del Trasporto Aereo;
- ❑ fallimento o drastico ridimensionamento di numerose aziende del Settore, anche storiche nel corso degli ultimi quindici anni.

Il comparto nell'ambito del piano strategico di sviluppo del turismo deve essere considerato un protagonista essenziale per il rilancio dell'economia dei territori italiani poiché indispensabile per promuovere il nostro Paese sotto l'aspetto culturale e turistico.

5.1. Aeroporti

Successivamente all'esplosione della pandemia globale e al quasi totale azzeramento del traffico aereo si rende quanto mai urgente una rivisitazione del Piano Nazionale degli aeroporti ed una ridefinizione degli assetti e delle composizioni azionarie rispetto alle concessionarie valutando quanto ci si possa permettere di tenere fuori dalla gestione aeroportuale gli interessi dello Stato ed affidando quindi le opportunità e le valutazioni di sviluppo esclusivamente ai privati con evidenti rischi sulle ricadute occupazionali.

Già prima dell'ultima emergenza l'abbandono da parte dei gestori aeroportuali delle attività di aviation, a favore di quella commerciale, con la conseguente spinta all'esternalizzazione di attività dal perimetro aeroportuale, hanno generato problemi occupazionali con l'avvio di vertenze importanti ma hanno anche, contribuito all'erogazione di servizi scadenti per qualità e sicurezza.

Un timido inizio di regolazione di sistema si è avuto con il Piano Nazionale degli aeroporti del 2016. In questa cornice, è evidente che gli aeroporti di interesse nazionale dovranno essere in grado di esprimere un ruolo ben delineato, all'interno del bacino di traffico, con una marcata specializzazione dello scalo e con un proprio equilibrio economico finanziario.

Per valorizzare questi aspetti, c'è l'ulteriore necessità di mettere gli aeroporti in rete, sviluppando intorno a loro una intermodalità adeguata ad alimentare ed incrementare il flusso delle attività derivanti dai passeggeri e merci. Inoltre, i Gestori aeroportuali, devono ritornare ad agire in particolare nelle

attività di Handling, con l'attivazione di gare specifiche e con azioni preventive di indirizzo e monitoraggio, al fine di offrire un servizio di qualità e sicurezza e prevenire le vertenze e conflittualità.

Sulla base di queste considerazioni, riteniamo che in tempi ristretti, l'applicazione del CCNL del TA deve essere garantita a tutte le tipologie di lavoro che, essendo svolte in aeroporto, necessitano dell'obbligo - da parte dei dipendenti - del possesso dei requisiti necessari per il rilascio del tesserino aeroportuale.

Serve un intervento deciso da parte del Ministero dei Trasporti che non può più essere ritardato rispetto alla funzionalità che ogni singolo aeroporto deve svolgere nel quadro del sistema Paese, per agevolare la mobilità dei cittadini e l'intermodalità dei trasporti garantendo una centralità dello Stato nelle decisioni strategiche ed industriali.

5.2. Ammortizzatori sociali e Fondo di Solidarietà del Trasporto Aereo

Il Trasporto aereo, per superare il momento di crisi acuta, ha necessità di una serie di interventi non più rinviabili in tema di ammortizzatori sociali.

Il Fondo di solidarietà che in questi anni ha sostenuto il settore nei momenti di difficoltà ha lo scopo di erogare nei confronti dei lavoratori di imprese del Trasporto Aereo e di gestione aeroportuale e società da queste derivate, interventi volti ad assicurare principalmente le prestazioni integrative a NASPI,

CIGS e Solidarietà per la durata dell'ammortizzatore in oggetto.

L'alimentazione del Fondo di Solidarietà avviene in gran parte per effetto del riconoscimento delle addizionali sui diritti d'imbarco. Con l'art. 204 del decreto rilancio è stato previsto che da luglio del 2021 al fondo di solidarietà del trasporto aereo venga devoluto in maniera strutturale solo il 50% dell'incremento delle suddette addizionali (1,50 € a passeggero).

Il provvedimento potrebbe essere insufficiente a coprire le esigenze per l'anno 2020 e fino a giugno 2021 se la ripresa del traffico aereo dovesse ulteriormente tardare.

Serve subito avviare un confronto affinché vengano emessi una serie di provvedimenti integrativi e correttivi della attuale normativa riguardo il complesso degli ammortizzatori sociali del settore per provare a superare il difficile periodo che ci aspetta in termini di tenuta occupazionale, in breve:

- ❑ modifica dei termini temporali di durata nel quinquennio della cassa integrazione straordinaria a sostegno dei lavoratori e delle aziende del settore;
- ❑ esigibilità assegno straordinario del FSTA per i lavoratori che nell'arco dei 5 anni maturino i requisiti pensionistici;
- ❑ applicabilità integrazione del FSTA anche in caso di Cassa integrazione in deroga e maggiori garanzie sui tempi e modalità di erogazione;
- ❑ inserimento di alcune professionalità del trasporto aereo fra le categorie dei lavori gravosi e usuranti (a

titolo esemplificativo ma non esaustivo addetti “carico e scarico bagagli”);

- ❑ distribuzione delle risorse previste dal decreto Cura Italia e dal decreto Rilancio in merito al ristoro dei danni da Covid-19 per le imprese del settore non solo ai vettori ma anche a tutte le aziende del comparto in particolar modo nell’handling e nel catering;
- ❑ interventi a favore dei lavoratori stagionali e precari che sono stati colonna portante del comparto per molti anni ed adesso si vedono esclusi dal ciclo produttivo e senza integrazione salariale, per i quali si dovrà ragionare anche rispetto agli ultimi provvedimenti del Governo in materia di contratti di solidarietà.

5.3. Il CCNL del Trasporto Aereo

Il rinnovo di tutte le sezioni del contratto nazionale di settore è considerato una delle priorità.

Analizzando lo stato dell’arte, possiamo affermare che lo scorso 2019, data di rinnovo della parte generale del CCNL poi seguita da alcune sezioni specifiche, ha segnato la conferma di un primo processo di razionalizzazione e regolazione delle norme contrattuali, per un settore che è da sempre strategico e che mai ha avuto un suo sistema regolatorio ed in cui il CCNL è stato per anni unico elemento qualificante di regolazione di sistema.

L'articolo 203 del Decreto Rilancio ha segnato finalmente un grande passo in avanti per i lavoratori di tutto il settore riconoscendo nel contratto collettivo nazionale del trasporto aereo, firmato dalle "organizzazioni sindacali comparativamente più rappresentative a livello nazionale", il trattamento minimo retributivo di riferimento per tutto il personale delle compagnie aeree e delle aziende del settore che impiegano il personale sul territorio italiano con base di servizio in Italia:

- ❑ questo per la nostra organizzazione rappresenta il punto di arrivo di un lungo percorso iniziato nel 1999 quando per la prima volta la Filt-Cgil ha riconosciuto come elemento fondamentale e imprescindibile per un mercato del lavoro equo e regolato l'esigenza di costruire un contratto nazionale che fosse applicabile a tutte le aziende e a tutti i lavoratori del trasporto aereo;
- ❑ viene fatto un passo in avanti proprio nel contrastare la politica di dumping sociale e salariale messa in piedi ad esempio nel corso di questi anni da alcune compagnie low cost, in particolare da Ryanair, anche avallate dalle scelte scellerate di alcune compagini governative che si sono avvicinate;
- ❑ vengono riconosciute tutte le battaglie che la Filt-Cgil ha sostenuto tentando prima il confronto e poi con le mobilitazioni sostenute dagli scioperi a fianco dei lavoratori delle compagnie low cost per la difesa e il riconoscimento dei loro diritti, sui media e poi anche con percorsi legali che hanno portato più di una volta alla vittoria della nostra Organizzazione;

-
- ❑ l'articolo in questione è inoltre rafforzato, come da noi fortemente richiesto, anche da un sistema sanzionatorio previsto per chi non dovesse rispettare la previsione del decreto, che arriva fino alla revoca delle concessioni, autorizzazioni e certificazioni alle società inadempienti;
 - ❑ l'interpretazione della norma riguardo al CCNL di settore, anche alla luce delle considerazioni della CGIL sulla contrattazione inclusiva, apre ovviamente il campo ad una più cogente applicazione del contratto anche rispetto a molte attività che si svolgono all'interno del sedime aeroportuale in una logica di filiera e che necessitano di specifiche autorizzazioni da parte di ENAC, tenendo in debita considerazione la realtà particolare del "mondo aeroporto" inteso come porta di ingresso nel Paese di passeggeri e merci, in funzione soprattutto dei più grandi fenomeni che hanno interessato il mondo globalizzato partendo dai drammatici eventi terroristici di inizio millennio fino all'odierna crisi pandemica globale.

In tale quadro, bisogna eliminare tutte le storture che ora vedono i lavoratori sfruttati e costretti a lavorare senza le più elementari tutele previste dal nostro ordinamento, come ad esempio la tutela economica in caso di malattia o in stato di gravidanza. Tutele normali, quindi, per la maggioranza dei dipendenti, ma non per tutti.

5.4. Alitalia

La gestione commissariale di Alitalia sta ora confermando quanto da noi espresso in più di un'occasione, indicando nella passata incapacità manageriale e nella commistione tra banche e politica, la ragione primaria del dissesto della Compagnia e certamente non nel costo del lavoro sul quale si sarebbe voluto scaricare le responsabilità.

Il governo ha fatto una scelta corretta nell'investire in un progetto industriale per una nuova compagnia di bandiera in quanto azienda strategica per il trasporto aereo del paese. Serve un Piano di rilancio basato sulla prospettiva di sviluppo della compagnia e non sul mercato attuale che salvaguardi i livelli occupazionali Alitalia che, se ben gestita, potrebbe diventare un punto di eccellenza del Paese, un patrimonio di professionalità che va salvaguardato.

Le criticità ed i fallimenti degli anni passati, hanno ridimensionato l'ambito di attività ed il numero degli occupati e hanno ridotto drasticamente le retribuzioni ad un livello non più comprimibile e sostenibile (costo del lavoro in Alitalia oggi circa al 16%).

Non sosterremo nessun progetto di ridimensionamento, dobbiamo, al contrario, lavorare affinché sia possibile progettare, costruire ed alimentare una nuova visione attraverso un riposizionamento della compagnia sul segmento del lungo raggio, ma anche con una razionalizzazione del network di medio raggio, investendo sulle operazioni cargo che hanno segnato un notevole incremento durante l'emergenza e le azioni sul fideraggio, diretto ed indiretto ed

investimenti su manutenzioni ed handling. All'interno di questo progetto è, a nostro avviso, indispensabile la partecipazione diretta o indiretta dello Stato anche attraverso le proprie partecipate, il governo non può essere mero spettatore.

5.5. Air Italy

L'azienda, che lentamente sembrava si stesse risollestando dalla profonda crisi in cui era caduta purtroppo a causa della cattiva gestione manageriale, dopo tantissime perdite è stata posta in liquidazione.

Successivamente alla mobilitazione dei lavoratori e grazie all'impegno soprattutto della nostra organizzazione attualmente il lavoratori sono coperti per un periodo di 10 mesi da una cassa integrazione straordinaria, frutto di un accordo sindacale che ha capitalizzato un provvedimento contenuto prima nel decreto Cura Italia e poi finalizzato nel decreto Agosto, occorre però lavorare per mettere in campo delle soluzioni di natura industriale che diano prospettiva ai 1465 lavoratori di Air Italy.

5.6. Vettori

In merito alle compagnie Low Cost, esse rappresentano uno dei fenomeni più recenti che hanno interessato l'aviazione civile europea, la crisi del traffico legata all'emergenza

coronavirus sta mettendo a dura prova anche queste grandi multinazionali.

È necessario quanto mai porre fine alle asimmetrie competitive che hanno permesso alle compagnie Low Cost di fare utili nel ricco mercato del nostro Paese portando la ricchezza generata al di fuori dei confini nazionali.

Per asimmetrie competitive intendiamo, a titolo di esempio la possibilità di usufruire dei trattamenti fiscali dei paesi di origine che sono più vantaggiosi del sistema italiano e ai milioni di euro generati da accordi co-marketing con assegnazione diretta, e quindi senza gara, dei servizi.

Pertanto occorre intervenire con adeguate norme di legge di natura regolatoria che consentano di superare queste iniquità. L'applicabilità della norma sui minimi tabellari del CCNL contribuirà se ben applicata a dare anche ai lavoratori delle compagnie low cost gli stessi diritti di tutti i lavoratori del settore.

5.7. ENAV

La quotazione in borsa di ENAV del luglio 2016, si è realizzata con l'obiettivo, dichiarato dal Governo dell'epoca, di recuperare risorse da destinare all'abbattimento del debito pubblico che - di fatto - non si è realizzato.

L'operazione, infatti, ha solo garantito un transito di rendita dal Pubblico al Privato che, per l'ennesima volta, ha incamerato un asset strategico con l'aggravante, però, che la c.d. privatizzazione del Settore ATM italiano non ha eguali al

mondo, basti pensare che negli Stati Uniti d'America le proposte di liberalizzazione del settore in questione sono state sempre rigettate.

Purtroppo, il recente processo di privatizzazione avvenuto in Italia ha modificato l'atteggiamento della Società verso i servizi di assistenza al volo; il Piano Industriale, approvato a marzo 2018 mette in luce questi limiti.

Per questa serie di ragioni si ribadisce la necessità di non disperdere la centralità della sicurezza del volo, e dei livelli/qualità occupazionali.

Le innovazioni tecnologiche non possono mai essere succedanee alle professionalità né allo stesso tempo minare i livelli di Sicurezza in volo.

In questo contesto assume un valore rilevante anche ai fini del concetto di filiera l'ingresso nel contratto di settore della società Techno Sky che apporta un ulteriore elemento di lavoro professionalmente qualificato.

5.8. Handling e Catering

Insieme ai vettori aerei le industrie di handling e catering sono sicuramente le più colpite dalla pandemia. In autunno molte aziende rischiano la chiusura con pesantissime ricadute occupazionali. La stagione della liberalizzazione che ha investito le attività di Handling e Catering, aveva già prima dell'emergenza sanitaria portato il sistema ad una parcellizzazione di questo segmento di attività, con devastanti effetti di dumping, che hanno mortificato sia il lavoro che i

conti delle aziende: tariffe a ribasso applicate dalle aziende nel tentativo di aggiudicarsi appalti, con i conseguenti scarsi ricavi, penalizzazione delle retribuzioni, dell'occupazione e compromissione degli standard di sicurezza e una qualità scadente.

Se si vuole uscire dalla crisi senza danni irreparabili è necessario dotare di una nuova regolamentazione il mercato dell'Handling attraverso bandi di gara, che restringano il numero di operatori nei singoli aeroporti, permettendo soltanto a quelli certificati e qualificati di operare per evitare distorsioni della concorrenza fra aziende che portino a dumping sociale con abbassamento delle condizioni di lavoro. Inoltre un aumento delle tariffe e quindi dei ricavi per le aziende potrebbe generare un miglioramento della qualità dei servizi, della sicurezza, dell'occupazione e delle retribuzioni. È necessario rendere esigibile la Clausola Sociale, che ratifichi quanto stabilito nel CCNL al fine di garantire oltre al passaggio occupazionale anche le condizioni economiche preesistenti. Inoltre serve intervenire attraverso l'introduzione nei regolamenti di scalo degli aeroporti, con un apposito capitolo relativo agli indici di qualità e sicurezza per lo svolgimento delle attività di Handling e relative penali in caso di inadempienze.

5.9. Polo Manutentivo

Le manutenzioni aeronautiche, nel loro complesso, rappresentano un importante asset, volano industriale e

occupazionale necessario al funzionamento ottimale di una compagnia aerea. I maggiori vettori aerei mondiali ci dimostrano come questo comparto sia strategico, non solo in termini di redditività, ma anche e soprattutto per lo sviluppo industriale e per l'alta tecnologia che esso esprime e rappresenta. Entrando nello specifico nel nostro paese Alitalia, Atitech, AMS (Alitalia Maintenance System) e Meridiana Maintenance hanno sempre rappresentato un autorevole riferimento per i costruttori aeronautici, posizionando il nostro Paese nell'élite dell'industria aeronautica a livello internazionale sul know-how e sulle infrastrutture possedute e poi miseramente svendute. Le continue crisi causate da una scarsa visione strategico industriale di manager che si sono succeduti alla cloche di Alitalia e Meridiana in questi anni, hanno prodotto un forte ridimensionato occupazionale ed industriale in campo manutentivo, con il risultato che buona parte delle attività manutentive sono state negli anni portate all'estero a danno sia della qualità delle lavorazioni che della sostenibilità economica delle suddette società.

Dalla formazione dei lavoratori di Alitalia Maintenance Systems e dall'elevata professionalità di Atitech, maturate all'interno dell'area manutentiva Alitalia, riteniamo improcrastinabile ed ineludibile la realizzazione di un vero Polo Manutentivo Nazionale - Full Maintenance - che, salvaguardando le singole realtà aziendali, parta dalle attività di manutenzione Light passando per l'Heavy Maintenance sino alla manutenzione dei motori per garantire che l'intera filiera manutentiva nazionale sia svolta in Italia senza dover svolgere le lavorazioni all'estero.

5.10. ENAC

Il ruolo di ENAC, va definito più chiaramente. La continua crescita ed evoluzione dell'Aviazione Civile ha bisogno di regole e di controlli continui che richiedono competenza. In tal senso c'è bisogno di rafforzare ENAC, superando in modo strutturale le limitazioni vigenti nell'ambito della Pubblica Amministrazione in tema di assunzioni ed utilizzo delle risorse, per non disperdere il suo patrimonio basato sull'alta professionalità del personale. In questo scenario vanno riviste le attribuzioni dell'Authority di regolazione dei trasporti in materia tariffaria che hanno determinato, se non una sovrapposizione di competenze, una frammentazione tra gli ambiti di intervento degli organi di governo del settore e un indebolimento di Enac.