

**Al Ministero delle Infrastrutture
e della Mobilità Sostenibili**
(c.a. Dott. Andrea Tardiola)

Prime osservazioni e proposte della Cisal Trasporti sul Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza approvato dal Consiglio dei Ministri il 12.01.2021

ANAS

Come è noto, ANAS sta acquisendo numerose tratte viarie, superiori a 3500 km, attualmente gestite da Regioni ed Enti Locali e ciò costituisce un notevole aggravio di lavoro, anche in considerazione del fatto che molto spesso si tratta di strade in cattive condizioni di manutenzione; altrettanto dicasi per ponti, viadotti e gallerie che incidono su tale rete viaria.

Si lamenta che rispetto a questo incremento della rete viaria in gestione non sia stato previsto alcun piano di rafforzamento degli organici aziendali, soprattutto in relazione alle professionalità da adibire alla mansione di Esercizio.

Si deve considerare che l'Azienda appariva fortemente ridimensionata, dal punto di vista della dotazione organica, già prima di tale passaggio, e che il nuovo scenario viene ad acuire in modo notevole le persistenti criticità in materia di presidio, sicurezza e manutenzione.

Vi sono, tra l'altro, palesi incongruenze anche tra il dettato delle disposizioni normative in materia (*DPR 1126/81*) e la concreta forza lavoro di cui l'Azienda attualmente dispone.

Più in generale, vorremmo avere informazioni circa lo stato di avanzamento dell'integrazione tra ANAS e FSI, poiché pare che recentemente sia stata riconfermata la volontà di procedere in tal senso e, tuttavia, riteniamo che al riguardo debba essere fatta qualche considerazione.

Partiamo da un dato di fatto: ANAS non opera in un reale contesto di mercato; le sue entrate, dipendono dal contratto di servizio con il MIMS; quindi, al di là che sia stata scelta una collocazione "privatistica", rimane imprescindibile, per il futuro dell'Azienda, garantire non solo la prosecuzione del contratto di servizio con il Ministero, ma soprattutto che il finanziamento che esso prevede sia congruo in relazione ai compiti che ad ANAS vengono affidati, ed in questo il già citato problema del rientro delle strade gioca un ruolo non secondario.

Secondariamente, riteniamo che, nell'ambito dell'integrazione con FSI, debba essere salvaguardata l'autonomia gestionale dell'Azienda, che deve avere la possibilità di sviluppare la propria mission senza subire condizionamenti, anche in chiave di bilancio, dalla Capogruppo, proprio per la peculiarità e l'importanza delle funzioni che le sono affidate.

L'esperienza più recente, infatti, insegna che su strade, ponti, viadotti e gallerie "risparmiare" o comunque non investire in modo adeguato, può condurre a conseguenze deleterie.

CONCESSIONI AUTOSTRADALI

Vista l'anomalia italiana in cui la costruzione delle infrastrutture è stata a carico dello Stato, che le ha date successivamente in concessione a gruppi privati per alleggerire il bilancio pubblico (*con atti concessori grandemente vantaggiosi per i concessionari*) e non per ammortizzare gli investimenti necessari alla loro realizzazione è imprescindibile:

- *la definizione di un nuovo schema concessorio, che oltre ad assicurare le dovute manutenzioni ed una efficiente gestione economica volta a contenere il costo dei pedaggi, preveda degli standard di servizi volti alla sicurezza ed alla fluidità del traffico, all'assistenza agli utenti che "giustificano" agli occhi dei cittadini il pagamento dei pedaggi;*
- *lo snellimento delle procedure relative agli appalti e la riduzione del numero degli enti competenti per il rilascio delle autorizzazioni ai lavori;*
- *l'attivazione di un sistema di controllo alle infrastrutture, puntuale ed indipendente.*

In particolare per ciò che riguarda il fattore lavoro:

- *l'obbligo dell'applicazione del CCNL di categoria a tutto il personale che opera all'interno del perimetro delle concessioni;*
- *l'inserimento di una "clausola sociale" nei bandi di gara per l'assegnazione delle concessioni;*
- *la previsione nei piani finanziari delle concessionarie di specifici impegni relativi all'organico necessario ad assicurare un adeguato livello di servizio;*
- *l'estensione della responsabilità sulla sicurezza del lavoro dalle ditte appaltanti alle concessionarie appaltatrici.*

TAXI

Per un effettivo rilancio del settore, bisogna innanzitutto dare certezze agli operatori, attraverso il contrasto dei diffusi fenomeni di abusivismo presenti e, quindi, c'è la necessità di emanare i Decreti Ministeriali attuativi della Legge n.12/2019 (*foglio di servizio digitale e REN*).

Inoltre, chiediamo che il Ministero intervenga presso Presidenza del Consiglio dei Ministri, affinché sia approvato lo specifico Decreto sulla disciplina delle piattaforme tecnologiche.

In relazione al PNRR, per realizzare anche in questo settore una vera transizione "Green", dovranno essere individuate risorse per favorire l'acquisto di auto ecologiche o a basso impatto ambientale.

Si dovranno anche reperire risorse per realizzare le infrastrutture di supporto alle nuove auto ecologiche (*punti di ricarica presso gli appositi stazionamenti delle vetture taxi*).

Infine, è necessario realizzare un'applicazione pubblica, gestita esclusivamente da un operatore "pubblico" - anche lo stesso Ministero - con cui realizzare una Piattaforma Nazionale di intermediazione digitale, che faciliti l'incontro tra la domanda e l'offerta di servizi nel settore.

TRASPORTO AEREO

Innanzitutto desideriamo evidenziare l'assenza, nella prima stesura del PNRR, di un programma di investimenti espressamente dedicato al sistema aeroportuale, se non per taluni tratti generici.

Si tratta di una carenza grave, tenuto conto che il sistema aeroportuale, oltre ad essere strategico per la ripresa dell'economia, del turismo e per la connettività di interi territori del nostro Paese, sta registrando una crisi senza precedenti a causa dell'emergenza Covid-19.

Nel 2020, sono stati persi in Italia 140 milioni di passeggeri rispetto al dato relativo all'anno 2019, con una diminuzione di circa il 73% del traffico. Questa crisi sta mettendo a repentaglio migliaia di posti di lavoro. A tal proposito, riteniamo prioritaria la realizzazione di progetti di modernizzazione e sviluppo sostenibile, che peraltro si inseriscono perfettamente nella logica del PNRR.

Tutta la filiera di aziende del settore, *(tra le quali particolare rilievo deve assumere il porre una significativa attenzione alle aziende dell'Handling, da sempre "anello debole" della catena)*, ha subito e continua a patire gli effetti della contrazione del volato, dettata dalla emergenza pandemica e dalle limitazioni.

Il piano di salvataggio di Alitalia, così come quelli di altre aziende del settore, pur tenendo conto dei vincoli imposti dall'Unione Europea, non può non prevedere uno sforzo finale e risolutivo del Governo, attraverso l'utilizzo della Riforma degli ammortizzatori sociali in agenda governativa oltre che del Fondo del Trasporto Aereo, (FSTA), strumento che a nostro parere va reso strutturale attraverso finanziamenti certi calibrati rispetto alla crisi del settore e soprattutto snellito dai passaggi burocratici attuali.

A nostro parere, le annose vertenze in atto potranno trovare soluzione attraverso l'attivazione di un doppio binario di interventi:

- 1) l'impiego di ammortizzatori straordinari che, anche attraverso l'utilizzo del FSTA (*Fondo di settore*), accompagnino per un quadriennio l'esodo incentivato dei lavoratori interessati.
- 2) l'incentivazione fornita ad aziende che attivino percorsi di riqualificazione professionale, alla luce della promozione di interventi mirati alla digitalizzazione, alla semplificazione ed alla attenzione all'evoluzione GREEN del settore e delle Risorse Umane attualmente occupate, con l'implementazione e la massima semplificazione dell'accesso al Fondo Nuove Competenze *(con opportune modifiche in estensione al numero di giornate previste e alle modalità di accesso al Fondo stesso, quale vera alternativa agli ammortizzatori sociali)*.

È fondamentale avviare un concreto processo di digitalizzazione, semplificazione e snellimento, sia del quadro legislativo che degli aspetti burocratici, nel contatto con la Pubblica Amministrazione, nonché in ambito regolatorio e fiscale, per permettere a tutti gli operatori del settore una maggiore e migliore pianificazione degli investimenti nelle infrastrutture di trasporto e digitali.

Lo sviluppo di importanti e nuove progettualità in ambito aeroportuale, con particolare attenzione ai collegamenti infrastrutturali tra gli scali e le aree limitrofe, accrescerebbe la capacità del settore di sostenere i livelli occupazionali attuali e di generare nuovi posti di lavoro. Infatti, il trasporto aereo si conferma da anni moltiplicatore di Pil *(in Italia incide per il 3,6%)*. La comunità aeroportuale comprende circa 150 mila addetti ed il volano del settore sostiene 880 mila lavoratori ed è tra i settori più colpiti dalla pandemia.

Per tali ragioni si richiede l'avvio di una rapida transizione che punti decisamente al "Green", all'innovazione intermodale e alla digitalizzazione e semplificazione, in un comparto che merita di essere considerato a pieno titolo tra i beneficiari dei fondi stanziati nel futuro PNRR.

TRASPORTO MARITTIMO

Da anni la situazione nel comparto marittimo sta vivendo un collasso occupazionale e il PNRR dovrà essere l'occasione per creare un nuovo modello di sviluppo che valorizzi il fattore lavoro.

Con riferimento ai pareri espressi sul Piano dalla VIII Commissione del Senato, apprezziamo nel resoconto 184 del 23 marzo u. s. il riferimento alla Missione 2, che prevede maggiori investimenti per il rinnovo della Flotta Navale italiana, per ridurre le emissioni, in particolare verso i collegamenti con le isole e il potenziamento delle autostrade del mare; stesso apprezzamento va al punto 10 delle osservazioni sulla Missione 3, dove si intende ridurre lo svantaggio strutturale dovuto all' insularità.

Apprezziamo anche quanto approvato il 24 marzo u.s dalla IX Commissione Trasporti della Camera, che rimarca in egual misura quanto esposto nella risoluzione della Commissione del Senato, aggiungendo maggiore riguardo anche al trasporto locale tra porti, prevedendo una Legge Green del Mare, al fine di dotare il naviglio con nuove tecnologie eco-compatibili.

Nonostante i considerevoli investimenti previsti dal PNRR, non vi è alcuna garanzia che questi accrescano l'impiego di lavoratori italiani; infatti, i grandi armatori destinatari delle risorse non hanno mai favorito l'occupazione nazionale, anzi, attraverso la liberalizzazione, in particolare nel settore del cabotaggio, hanno prevalentemente utilizzato lavoratori comunitari ed extracomunitari a basso salario.

Desideriamo anche evidenziare alcune questioni che riteniamo prioritarie:

- 1) Per il naviglio minore costiero, che non fa parte del TPL, ma che da occupazione a circa 10.000 marittimi, tutti italiani, è necessario accelerare l'iter legislativo in itinere che ridefinisca i titoli professionali del personale navigante non soggetto alle stringenti regole imposte della S.T.C.W. e dall'I.M.O.
- 2) Occorre anche una norma urgente che garantisca la vaccinazione a tutto il personale navigante, al fine di garantire navi "covid free".
- 3) Con la Brexit si è creata una situazione alquanto delicata per circa 6000 marittimi italiani, che negli anni passati hanno sostenuto esami per il rilascio del certificato di competenza all'uso di apparecchiature radioelettriche di comunicazione con Enti Inglesi. Oggi, purtroppo, a causa della Brexit, tali certificati di competenza non vengono più accettati dall'Autorità Italiana di Poste e Telecomunicazioni, rendendo difficile a questi marittimi trovare lavoro e l'unica soluzione prospettata è rifare tale abilitazione con gli Enti Italiani, al costo di circa 7000 euro. Sarebbe quindi opportuno intervenire nei confronti del MISE, al fine di prevedere un sistema di corsi ridotti ed esami semplificati.
- 4) Siamo fortemente preoccupati perché il Gruppo Onorato Armatori ha depositato presso il Tribunale di Milano domanda di continuità delle attività, attraverso un piano per il rilancio delle aziende del gruppo, che impiega circa 6000 lavoratori con rapporto di lavoro stabile, lavoratori a tempo determinato, lavoratori stagionali e lavoratori presi da collocamento per particolari esigenze. Purtroppo l'apprensione è forte perché qualora il Tribunale dichiarasse il fallimento, la maggioranza di questi lavoratori resterebbero senza alcun sostentamento, se non una piccola percentuale del 30% che, avendo un rapporto di lavoro stabile, potrebbe utilizzare la cassa integrazione.

- 5) Apprezziamo il provvedimento adottato dal Consiglio dei Ministri il 31 marzo u.s., che per garantire la mobilità delle persone e la circolazione delle merci su tutto il territorio nazionale, ha concesso una proroga dei collegamenti marittimi con Sardegna, Sicilia e isole Tremiti, svolti in regime di servizio pubblico, per il tempo necessario a consentire la fine delle procedure di gara per le tratte, così come specificate dal MIMS e stilate secondo i criteri di gara predisposti da Invitalia.
- 6) Siamo invece profondamente contrari all'iniziativa avviata dal Gruppo Grimaldi (*concorrente dell'attuale detentore della convenzione, Tirrenia/CIN*) che attraverso 2 ricorsi al Tar ha chiesto l'annullamento dell'intera procedura di gara, ritenendo illegittima la "clausola di salvaguardia", prevista proprio per i lavoratori oggi in forza a Tirrenia/CIN. Riteniamo particolarmente disdicevole l'atteggiamento di questo Gruppo, che usufruisce di sgravi fiscali attraverso il Registro Internazionale e la Tonnage Tax, nonché rimborsi attraverso le Autostrade del Mare.

Per quest'ultima problematica chiediamo uno specifico tavolo di confronto urgente, per trovare adeguate soluzioni, che evitino pericolosi conflitti sociali.

TRASPORTO PUBBLICO LOCALE E FERROVIARIO

"Ripartenza e rilancio di una nuova mobilità, ma solo in sicurezza, per cittadini ed operatori del settore", è stato e continua ad essere il nostro slogan, già dall'indomani della prima fase della pandemia, che confermandocene l'importanza, ci ha fatto scoprire la vulnerabilità di questo settore.

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

La Pandemia in corso ha dimostrato la fragilità del sistema di TPL italiano modificandone nel contempo la domanda sia quantitativa che qualitativa. Risulta necessario un aumento dell'offerta di servizio, determinato dalla necessità di un adeguato distanziamento e dalle mutate esigenze di mobilità dell'utenza, teso anche ad incentivare l'utilizzo dei mezzi pubblici, con specifiche azioni improntate alla sostenibilità ambientale, nell'ottica del Green Deal.

Punto centrale di una necessaria riforma del settore è il tema della dotazione finanziaria a carico dallo Stato, in termini sia quantitativi che di modalità e tempistiche di erogazione, ed è utile ricordare come il settore soffra da tempo una inadeguatezza di risorse, determinata da ripetute decurtazioni; al contrario, in un'ottica di sostenibilità di lungo periodo, sarebbe necessario ricercare meccanismi che garantiscano risorse sufficienti, anche attraverso un sistema di recupero inflattivo.

In fase di affidamento dei servizi, bisognerebbe introdurre un sistema basato sulla premialità, anziché su criteri di penalizzazione, superando un modello di bandi di gara fondato unicamente sull'offerta *"economicamente più vantaggiosa"*. Andrebbero invece privilegiati criteri di valorizzazione degli investimenti, elevati livelli di qualità e sicurezza dei servizi - sia in termini di safety che di security - anche prevedendo tra i sistemi premiali offerte che tengano conto del miglior trattamento economico e normativo dei lavoratori e garantiscano le necessarie clausole sociali.

Oltre a ciò, è essenziale prevedere:

- *un sistema di mobilità intermodale;*
- *un modello gradualmente digitalizzato;*
- *il superamento della frammentazione aziendale;*
- *adeguate clausole sociali e la valorizzazione del fattore lavoro;*
- *la formazione del personale;*
- *la massima attenzione alla sicurezza.*

Riteniamo che l'attuale livello di autonomia delle Regioni sia causa di forti disomogeneità delle regole che normano il servizio nelle varie zone del Paese. Bisogna quindi ripartire da una definizione chiara del rapporto tra lo Stato e le Regioni e delle rispettive competenze, trovando modelli che possano raccordare, con omogeneità, le scelte di sistema.

L'esperienza ormai pluriennale ci ha portato a ritenere che grandi ritardi e insostenibili sprechi nella programmazione, nel finanziamento e nella gestione dei servizi di TPL, siano conseguenza anche della sovrapposizione di ruoli, tanto da portarci ad una riflessione sull'opportunità che il "governo" del sistema ritorni di esclusiva competenza dello Stato Centrale, in modo che tutti gli stakeholder abbiano un unico soggetto al quale riferirsi.

Inoltre, crediamo che il PNRR rappresenti un'occasione storica da cogliere per la ripartenza del settore, attraverso la necessaria programmazione governativa e sostenendo il processo di riforma annunciato con l'apporto economico che il Piano stesso prevede.

La necessità di attenzione alla sostenibilità ambientale rende essenziale un apporto significativo di risorse per il ringiovanimento del parco mezzi - tra i più vecchi d'Europa - nell'ambito di una programmazione pluriennale orientata a forme di alimentazione meno inquinanti; si rende quindi necessario un cambiamento dell'intera filiera produttiva, dalla produzione del servizio alle attività manutentive, richiedendo maggiori spazi disponibili, compresi gli attestamenti ai capilinea, e notevoli interventi di sviluppo tecnologico sui depositi.

Infine, risulta purtroppo ancora evidente la storica disuguaglianza infrastrutturale tra Nord e Sud del Paese, che impone massicci interventi mirati a ridurre questo divario, affinché si possano offrire ai cittadini le stesse opportunità e garantire lo stesso diritto alla mobilità, sia a chi utilizza i bus, sia a chi si serve dei treni.

Roma, 2 aprile 2021

Il Coordinamento Nazionale
CISAL Trasporti