



Roma 08 aprile 2020

LA CRISI DA COVID 19 NEL SETTORE DEI TRASPORTI. LE PROPOSTE DEL SINDACATO CONFEDERALE AL GOVERNO.

Il presente documento **individua alcune criticità che necessitano urgentemente di essere risolte** attraverso un fermo, risolutivo e ulteriore intervento - oltre a quanto già previsto nel DL "Cura Italia" - da parte del consiglio dei Ministri sul settore dei Trasporti, da **inserire nel prossimo DPCM previsto per il mese corrente**, al fine di fare fronte agli effetti della crisi Sanitaria sull'intero comparto.

Rimane ferma la necessità di **riavviare un confronto strutturale sul settore**, sebbene non trattata specificamente in questo documento.

La crisi che il nostro paese sta affrontando, infatti, sta facendo emergere la **centralità del sistema dei trasporti sia delle persone che delle merci ma allo stesso tempo le grandi debolezze dell'assetto produttivo e la necessità di un ruolo dello Stato nelle filiere strategiche del Trasporto**, analogamente a quanto accade nella, energia e comunicazioni. Una centralità che deve essere riconosciuta in maniera particolare sul piano del trattamento dei lavoratori.

Questo rende ancora più attuale il documento unitario **"Rimettiamo in movimento il Paese"** che contiene proposte e richieste di intervento che vanno proprio nella direzione del rafforzamento del settore, dell'adeguamento del sistema produttivo, della centralità del Lavoro.

Per questo riteniamo utile, non appena le condizioni lo permetteranno e comunque nel minor tempo possibile, il **riavvio della discussione sui diversi settori, già intrapresa prima della crisi sanitaria in corso**. E' necessario infatti cominciare a ragionare sulla ripartenza del settore con un assetto adeguato e maggiormente efficiente e soprattutto prevedendo interventi economici di supporto che tengano conto della caratteristica inedita della crisi attuale e dell'effetto moltiplicatore di tali investimenti.

A - QUADRO DEL SETTORE E PROSSIME MISURE NECESSARIE:

1. **Quadro dei settori.** E' evidente come la filiera del Trasporto e dei servizi accessori e complementari al Trasporto e degli appalti collegati, sia quella più colpita dalla crisi ed i cui tempi per il ritorno ad una possibile normalità, non appaiono assolutamente chiari. La **diffusione pandemica del virus impatterà nel lungo periodo su settori come i nostri indipendentemente dalla auspicata rapida conclusione della epidemia nel nostro Paese**. Nello specifico:

1.1. Trasporto Aereo:

1.1.1. Si è sostanzialmente fermato in tutta Europa con una crisi gigantesca e generalizzata di tutta la filiera, con un quasi totale azzeramento degli operativi

dei voli di gran lunga peggiore rispetto a quella successiva agli eventi del 11 Settembre del 2001, in quanto interessa tutte le direttrici;

1.1.2. I tempi di uscita dalla crisi non sono assolutamente chiari;

1.1.3. La crisi accelera ed aggrava la situazione di Alitalia, lascia senza prospettive i lavoratori di Air Italy e di Ernest Airlines, e di tutta la filiera dell'indotto (es. Handling, Catering).

1.2. Trasporto Pubblico Locale:

1.2.1. Il Trasporto Pubblico è un settore fortemente colpito visto il sostanziale blocco della mobilità urbana ed extraurbana e di lunga percorrenza;

1.2.2. Tale condizione rischia di determinare l'aggravamento drammatico delle crisi aziendali pre esistenti all'emergenza sanitaria (ATAC, ANM....);

1.3. Trasporto Ferroviario :

1.3.1. Il trasporto Ferroviario dei viaggiatori è ormai totalmente azzerato sia nell'offerta a mercato, che in quella contribuita così come ormai è ridotto mediamente dell'80% il Trasporto Regionale.

1.3.2. Il trasporto ferroviario delle merci ha subito un forte abbattimento dovuto alla riduzione della produzione in molti settori, automotive in primis, mentre ha garantito l'approvvigionamento di merci essenziali. In generale ha subito perdite superiori al 50% del traffico.

1.3.3. Sono conseguentemente ridotti i servizi connessi (manutenzione rotabili) e quelli complementari ed accessori al servizio (pulizia, ristorazione, accompagnamento notte, PRM....).

1.4. Trasporto Marittimo:

1.4.1. Tutto il trasporto marittimo carico e passeggeri, ed in particolare il settore crociere, vivono una crisi senza precedenti. In particolare quest'ultimo segmento ha una prospettiva di ritorno alla normalità certamente difficile, tenendo presente che impiega personale italiano in numero elevato, indipendentemente dalla bandiera della nave.

1.5. Porti:

1.5.1. I porti italiani rappresentano lo snodo attraverso cui si è garantito l'afflusso delle merci e i servizi essenziali che, anche in occasioni emergenziali come quella attuale, stanno mantenendo gli approvvigionamenti minimi per i cittadini;

1.5.2. In questa fase vivono una riduzione delle attività che potrebbe aggravarsi nei prossimi mesi a seguito del protrarsi della pandemia e della conseguente contrazione del commercio globale.

1.6. Trasporto Merci e Logistica. Nel settore convivono due dinamiche contrapposte.

1.6.1. Il segmento legato all'e-commerce è esploso portando con sé condizioni di lavoro che spesso non sono compatibili con le condizioni di salute e sicurezza per i lavoratori;

1.6.2. Gli altri segmenti, diversi da quelli basati sull'e-commerce, potrebbero subire, analogamente ai porti, una crisi forte e di lungo periodo.

1.7. Concessionarie Autostradali:

1.7.1. La riduzione del traffico sta impattando pesantemente sulle condizioni dei concessionari;

1.7.2. La situazione di ASPI è assolutamente critica sia per il calo del traffico che soprattutto per l'incertezza sul futuro della concessione che porta a difficoltà di accesso alle linee di credito e quindi di liquidità.

1.8. Autonoleggio, Impianti a fune :

1.8.1. Entrambi i settori sono legati al sostanziale blocco del turismo e del movimento delle persone e stanno pagando un prezzo altissimo a causa di questa crisi sanitaria nazionale.

2. **Prossime Misure necessarie.** E' evidente la necessita di **introdurre nuove misure di tipo strutturale** sia per la difesa della salute e della sicurezza dei lavoratori che per mettere in condizioni il settore di ripartire al termine dell'emergenza tutelando occupazione e reddito degli stessi. **Tali proposte sono state oggetto di avvisi comuni con le parti datoriali nei singoli settori** che in questo documento intendiamo sintetizzare con due punti specifici:

2.1. Ammortizzatori Sociali;

2.2. Misure specifiche di sostegno;

B - AMMORTIZZATORI SOCIALI

1. **Fondi bilaterali di sostegno al reddito.** Il mondo dei trasporti è caratterizzato dalla presenza di molti fondi bilaterali di settore (art. 26 Legge 148/2015) nati come strumenti di sostegno al reddito. Il DL "Cura Italia" obbliga aziende, che hanno costituito fondi bilaterali, ad utilizzare tali strumenti per far fronte all'emergenza. Tali fondi bilaterali, ad oggi esistenti nel Gruppo FSI, nel Trasporto Pubblico Locale, nel Settore Marittimo e nel trasporto aereo, fatta eccezione per quest'ultimo, non erano però stati pensati per affrontare una crisi di tale dimensione. Pertanto è opportuno, come già richiesto alle Confederazioni CGIL CISL e UIL, che gli stessi **vengano previste ulteriori risorse straordinarie ed adeguate alla durata della crisi sanitaria**; In caso contrario sarà difficile poter gestire la situazione in corso. In particolare:

1.1. Per i fondi bilaterali di sostegno al reddito del **Trasporto Pubblico Locale e del Gruppo FSI** si tratta di procedere ad un **rafforzamento della dotazione finanziaria** che consenta ai lavoratori di accedere ai trattamenti degli stessi per la durata della emergenza analogamente agli altri lavoratori compresi nel DL "Cura Italia". Ad oggi tale condizione non è infatti garantita:

1.1.1. La dotazione, pre crisi del Fondo Bilaterale del TPL è di circa 80Mln € che risulta assolutamente inadeguata a gestire le richieste di accesso soprattutto se si considerano le dimensioni delle grandi aziende ormai quasi sostanzialmente ferme;

1.1.2. La dotazione pre - crisi del Fondo Bilaterale del Gruppo FSI è di circa 29 Mln €. L'utilizzo del Fondo prestazioni ordinarie, delle ferie pregresse e dei congedi straordinari previsti dal decreto, consente una copertura temporale di soli tredici giorni.

1.2. La portata della crisi necessita del **rifinanziamento strutturale del Fondo di Solidarietà del Trasporto aereo (FSTA)**, ripristinando dal 2021 l'alimentazione di 3€ a passeggero proveniente dalle addizionali ai diritti di imbarco. Il Fondo inoltre **deve poter intervenire a sostegno del reddito anche nel caso di Cassa in deroga**:

1.2.1. La dotazione del Fondo, dopo l'intervento una tantum da 200 mln€ nel DL "Cura Italia" ha una dotazione di 674 Mln €. Il Fondo ha l'obbligo di garantire l'equilibrio finanziario ad 8 anni. Questo significa avere una capienza massima di 85 Mln€/anno rispetto ad una media annua storica (2005-2019) di circa 140 mln€/anno;

1.2.2. A tale difficoltà si aggiunga la richiesta di accesso agli ammortizzatori sociali di Alitalia (per circa 7.000 dipendenti) e Air Italy (per circa 1.500 dipendenti) oltre alle migliaia di lavoratori della filiera aggiuntisi a causa dall'acuirsi della crisi da Covid -19.

1.3. Il **Fondo Solimare** è lo strumento bilaterale di tutela del reddito nel settore Marittimo per il personale che opera sulle sole navi di bandiera italiane che ha, per la natura specifica del settore e l'entità della crisi, una struttura regolamentare e di finanziamento inadeguata. Tali limiti vanno superati per **garantire una copertura di sostegno al reddito a tutti i lavoratori del comparto** includendo i marittimi con contratto a turno particolare e generale. E' pertanto necessario, limitatamente al periodo della crisi, consentire **l'accesso alla CIG in deroga per i marittimi esclusi dalla copertura del Fondo:**

1.3.1. La dotazione pre-crisi del Fondo, di circa 15 Mln€, non è assolutamente in grado di soddisfare le richieste pervenute che rischiano di "asciugare" totalmente tutta la dotazione;

1.3.2. La copertura salariale del Fondo, per la specificità della disciplina normativa del settore, copre solo i marittimi in costanza di rapporto di lavoro, ben sapendo che la gran parte di essi che si alternano ed avvicendano all'imbarco non avranno, in questo momento, la possibilità del reimbarco rimanendo così esclusi dall'utilizzo del Fondo.

1.4. E' necessario prevedere **per il personale italiano che opera in bandiera estera** e che fa ricorso a quanto previsto per il rientro dei lavoratori all'estero, **l'accesso alle dovute prestazioni con la sola attestazione del licenziamento o del mancato rinnovo del contratto** (per causale COVID-19).

2. Va prevista **l'estensione dell'art.29 del DL "Cura Italia" anche ai lavoratori stagionali dei nostri settori** che, pur avendo le stesse caratteristiche di quelli richiamati nello stesso articolo, ad oggi risultano essere esclusi. E' necessario **includere la possibilità del ricorso agli ammortizzatori sociali per le lavoratrici e i lavoratori stagionali "storici"** che, di fatto sono strutturalmente integrati nelle aziende, risolvendo i problemi di produzione delle stesse nei momenti di incremento dei traffici e che quindi, non possono in questo complicato momento, essere abbandonati al loro destino.

3. Per quanto concerne gli **ammortizzatori sociali ordinari, in deroga, straordinari ed il FIS**, riteniamo **indispensabile un loro rifinanziamento** non essendo sufficienti le risorse ad oggi presenti al suo interno ed una estensione - laddove necessario - dei campi di applicazione. In particolare per i nostri settori, coperti da tali ammortizzatori, si rende necessario un **intervento che superi le attuali 9 settimane, e garantisca tempi certi di erogazione delle prestazioni** per pagamenti diretti da parte dell'INPS.

4. E' altresì necessario **pensare per i singoli settori a forme di integrazione al reddito**. Se la crisi dovesse prolungarsi avremmo una grave contrazione salariale visti i massimali garantiti dagli ammortizzatori sociali oggi.

4.1. In particolare per **il settore Merci, comprese le Agenzie Marittime**, che subirà una contrazione prolungata nel corso del tempo e un impatto tecnologico rilevante, **è necessario pensare ad un Fondo Strutturale**.

5. **Porto Canale di Cagliari.** La vertenza in atto per il porto canale di Cagliari prevede l'ammortizzatore sociale sino al 30/08/2020. Riteniamo sia necessario **prevedere la copertura con ammortizzatori fino all'ingresso del nuovo operatore.**

6. **Infortuni e Covid :**

6.1. Il Decreto legge n.18 del 17/03/2020 riconosce il diritto alla tutela contro gli infortuni sul lavoro ai casi di contagio da Covid-19 avvenuti in occasione di lavoro. La circolare n. 13 del 3 aprile 2020 l'INAIL riconosce giustamente l'esistenza dell'occasione di lavoro, in via "presuntiva" a tutti i contagi occorsi agli operatori sanitari esposti a un elevato rischio specifico. Pur non escludendo a priori che vi possano essere altri casi meritevoli di tutela, ritiene che per le attività non descritte nella circolare non vi siano sufficienti prove di specifici episodi contagianti o comunque di indizi "gravi precisi e concordanti" tali da far scattare, ai fini dell'accertamento medico-legale, la presunzione semplice;

6.2. Le attività di trasporto di persone con qualunque vettore, quelle della logistica, come quelle relative alla circolazione delle merci, qualora vi fosse ancora qualche dubbio, si sono rivelate essenziali e di importanza strategica per evitare che il Paese si fermasse del tutto, nel periodo dell'emergenza Covid-19. **Riteniamo grave l'esclusione dalla "presunzione semplice", da parte dell'INAIL, di tutte le attività che riguardano i lavoratori dei trasporti,** in particolare quelle che espongono i lavoratori al necessario contatto con il pubblico, oppure, quelle che non consentono lo svolgimento delle lavorazioni con il rispetto delle distanze tra i lavoratori previste dalla legge e dai protocolli.

C - MISURE SPECIFICHE DI SOSTEGNO :

1. **CCNL Nazionali:**

1.1. E' necessario **salvaguardare la contrattazione nazionale** anche al fine di impedire che l'uscita dalla crisi sia caratterizzata da una forte ulteriore perdita di potere di acquisto. Per tale ragione è necessario prevedere delle forme di **defiscalizzazione degli aumenti contrattuali;**

1.2. Nei settori dei trasporti esposti ad una maggiore concorrenza (aereo, merci, ferroviario, tpl...) è necessaria, sul modello del sistema portuale, **l'introduzione dell'obbligo di applicazione del CCNL del settore quale riferimento minimo per tutti i soggetti che operino stabilmente sul territorio italiano;**

2. **Trasporto Pubblico Locale :**

2.1. **Ripristino delle risorse del Fondo Nazionale Trasporti** e la loro indicizzazione:

2.1.1. Mancano 58 Mln € dalla Legge di Bilancio 2018 per la defiscalizzazione degli abbonamenti TPL;

2.1.2. Mancano 50 Mln € Fondo Copertura malattia;

2.1.3. Rimborso riveniente dalle Accise, slittato ad ottobre 2020, che pesa per 60 Mln €

2.2. E' necessaria una **accelerazione del Piano Nazionale Mobilità sostenibile** che consenta una ripartenza del settore con un forte rinnovo del parco mezzi con riconversione ad idrogeno ed elettrico.

2.3. **Misure straordinarie che guardino alla salvaguardia dell'equilibrio economico finanziario dei contratti di servizio in vigore** (mancati ricavi, riduzione

del servizio, costi dell'emergenza) senza che tale misura produca infrazione per compensazione eccessiva del servizio pubblico ai sensi del RE 1370/2007. Sarebbe inoltre opportuno che **ogni Regione anticipasse i corrispettivi dei mesi di aprile, maggio e giugno alle Aziende**, negli importi erogati nell'anno 2019, in ragione anche del D.G. n.90 del MIT che ha anticipato le risorse del FNT destinate alle Regioni a statuto ordinario:

2.3.1. Tale misura consentirebbe tutela occupazione e del reddito (Le Aziende di TPL. stanno vincolando l'integrazione dell'Assegno ordinario, calcolato sui massimali CIGO, al mantenimento del corrispettivo del Contratto di Servizio) e liquidità alle Aziende, alcune della quali in concordato preventivo in corso.

2.4. La fase post pandemica dovrà vedere **rafforzato il concetto di sicurezza nei viaggi**, per ancora un lungo periodo. Questo implica la necessità di prevedere già da oggi una serie di **interventi di accompagnamento al distanziamento Sociale che servano anche alla protezione dal fenomeno delle aggressioni.**

3. Trasporto Ferroviario Merci :

3.1. Necessario **rendere strutturali**, incrementandone la dotazione, **gli interventi di finanziamento al settore** (Ferrobouns e bonus sud in particolare)

4. Trasporto Aereo:

4.1. Interventi Normativi.

4.1.1. Obbligo di **gare pubbliche per l'erogazione di contributi ai vettori** con requisiti di accesso che prevedano, **l'applicazione del CCNL di settore ed il rispetto delle leggi Italiane;**

4.1.2. **Rivisitazione delle tariffe aeroportuali** applicate dai gestori ai vettori di gran lunga superiori a quelle di mercato.

4.2. **Alitalia.** Sebbene l'intervento nel DL "Cura Italia" sia positivo, la paventata riduzione della flotta rende evidente come stia prevalendo una logica Commissariale e non Industriale della Società che non condividiamo. Rimangono inoltre tutti i dubbi su perimetro della nuova azienda e sulla tutela occupazionale. **Chiediamo al Governo, anche alla luce dell'utilizzo dei Fondi Pubblici, di provare a scommettere sul rilancio della compagnia aerea con un piano che possa far ripartire l'azienda dopo la crisi, garantendo l'inclusione di tutti i lavoratori nel ciclo produttivo;**

4.3. **Air Italy.** E' necessario ripartire dagli impegni assunti all'ultima riunione congiunta con MIT- Mise e regioni interessate, che prevedevano oltre che **l'impegno a riconoscere ai lavoratori interessati gli ammortizzatori sociali integrabili con il FSTA, l'impegno a esplorare tutte le possibili ipotesi di rilancio della compagnia;**

4.4. **Enav.** Sarebbe utile **congelare i dividendi 2020** e utilizzarli per la costituzione di un **fondo bilaterale di solidarietà** che possa intervenire di fronte ad una prevedibile contrazione delle unità di servizio.

5. Concessionarie Autostradali:

5.1. Sul tema della concessione di ASPI non si può più aspettare. Chiediamo di **giungere ad un assetto definito nel più breve tempo possibile.** Il perdurare di questa situazione "ibrida" rischia di scaricarsi solo sui lavoratori già oggi collocati in CIGO;

5.2. Il sistema Autostradale rappresenta un asset vitale e strategico per il Paese e aldilà dell'alta redditività **deve rimanere comunque nella disponibilità dello stesso;**

6. ANAS :

6.1. Massima attenzione va posta su questa azienda essendo una delle più grandi stazioni **appaltanti del Paese e che può essere un utile volano per la ripresa**. In particolare va **definita una volta per tutte la sua allocazione societaria** e va **adeguato il fabbisogno del personale** già sottostimato rispetto alla rete stradale ed autostradale gestita fino al 2018 ed ulteriormente incrementata con circa 8000 Km di rete.

7. Porti :

7.1. La portualità italiana deve tornare ad essere alla altezza di quella degli altri Paesi Europei più avanzati. La crisi sanitaria in corso rende ancora più necessario ed urgente il **rafforzamento del sistema regolatorio del mercato delle imprese e del lavoro**, di cui la portualità italiana gode da dicembre 2017, con ulteriori interventi mirati ad efficientare il sistema, garantire servizi di qualità ed affrontare le innovazioni tecnologiche che stanno marcando sempre più la presenza nei nostri porti. Riteniamo che sia indispensabile affrontare queste sfide con un combinato disposto tra normativa e valorizzazione delle professionalità. In questa direzione vanno le **proposte legislative già trasmesse l'11 ed il 12 marzo 2020** per quanto attiene:

7.1.1. Rendere **maggiormente esigibile la normativa vigente dell'art.17 comma 15 bis** della legge 84/1994 "Riordino della legislazione in materia portuale" e successive modifiche e integrazioni e, nel contempo, **definire e rendere esigibili**, a saldi invariati, all'interno della stessa legge, **analoghi strumenti di supporto per gli addetti** che svolgono il ciclo delle operazioni portuali dipendenti dalle aziende di cui **agli articoli 16 e 18** della medesima legge. A fronte delle possibili riduzioni delle prossime entrate rivenienti dalle tasse sulle merci per l'anno 2020, è necessario che per tale modifica normativa si faccia riferimento ai medesimi importi relativi all'anno 2019;

7.1.2. La **definizione più puntuale e meno interpretativa** dell'articolo 16 della vigente legge 84/1994 **sull'autoproduzione** di operazioni portuali;

7.1.3. Attuare la norme che prevedono **l'istituzione dello sportello unico doganale e dei controlli** nonché la effettiva realizzazione delle **ZES**;

7.1.4. **Adeguare il sistema infrastrutturale di collegamento**, soprattutto via ferro, dai porti con gli Interporti.

8. Marittimi:

8.1. L'evoluzione dello Shipping internazionale sta assumendo un ruolo eccessivamente ingombrante sull'intera filiera di trasporto (mare, porti, terra, gomma). Una dinamica che necessita **attente riflessioni e urgenti misure** sia sul Piano Europeo che dei singoli Stati per **scongiurare ogni forma di abuso di posizione dominante**;

8.2. L'adozione del Registro Internazionale con **legge n. 30/1998**, creato a similitudine di quanto avvenuto nei paesi a vocazione marittima per rispondere agli effetti negativi della globalizzazione, ha prodotto una tenuta notevole della flotta sotto la bandiera italiana con degli effetti positivi anche sul piano del lavoro nel cluster marittimo. Tuttavia è **necessario compiere ulteriori sforzi per la tutela del lavoro** :

8.2.1. **Riforma organica del collocamento gente di mare** integrando l'attuale piattaforma Unimare con una anagrafe di tutte le matricole marittime in modo da incrociare la domanda con l'offerta superando l'anacronistica procedura della "chiamata" effettuata dalla Capitanerie di Porto. In questo senso può essere utile lo studio effettuato dall'Università di Genova per incrociare domanda e offerta in termini di contenuti professionali;

8.2.2. Individuare **risorse specifiche affinché la formazione** per l'ottenimento di tutte le certificazioni/addestramenti obbligatori per la navigazione di ciascun marittimo, **non gravi più sugli stessi lavoratori.**

9. Merci e Logistica :

9.1. Il settore ha dimostrato tutta **la sua centralità in questa fase del Paese.** Sia quello del trasporto delle merci essenziali (filiera alimentare, medicinale, carburanti...) sia quello del commercio on line e della distribuzione al cliente finale. A tale centralità non corrisponde un assetto produttivo adeguato. Scontiamo una enorme frammentazione e segmentazione, la mancanza di coordinamento con il sistema portuale e soprattutto la condizione critica dei lavoratori del comparto sui quali, in questi giorni, si stanno poggiando le esigenze di approvvigionamento di aziende e cittadini. E' **necessario che si avvii al più presto, sotto l'egida del MIT, un confronto con tutte le parti sociali** che affronti le criticità emerse in questa fase:

9.1.1. **Modello produttivo, sistema infrastrutturale, regolatorio e innovazione di sistema;**

9.1.2. **Modello di lavoro, appalti e legalità, introduzione della Reverse Charge sull'IVA, normative ed applicazione CCNL anche attraverso l'applicazione delle tabelle ministeriali sul costo del lavoro;**