



RIMETTIAMO IN MOTO IL PAESE

Le proposte del Sindacato Confederale dei Trasporti per il rilancio del settore

PREMESSA GENERALE

Le Federazioni dei trasporti Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uilt-Uil, ritengono che sia arrivato il momento, a oltre un anno dall'avvio di questa legislatura, di rappresentare al Ministro dei Trasporti e, conseguentemente al Governo, le criticità che si addensano nei vari segmenti del settore dei trasporti che, oltre a penalizzare il Paese rendendolo meno competitivo degli altri Paesi europei, stanno determinando una perdita di efficienza del sistema produttivo italiano e stanno compromettendo il futuro delle lavoratrici e dei lavoratori del settore con il rischio di ulteriori perdite di posti di lavoro qualora non si intervenisse rapidamente.

Il clima di rancore che si registra, ben rappresentato nel 52° Rapporto del Censis, tratteggia, inoltre, un Paese in declino, con un Sud sempre più arretrato rispetto al centro-nord e un Centro-Nord che incontra sempre più difficoltà a mantenere i livelli occupazionali e di reddito necessari a garantire stabilità, crescita e, soprattutto, oltre a non far intravedere prospettive di miglioramento per il futuro. Un Paese in cui la caduta di quei valori di solidarietà e di unione nazionale che hanno dato forza e spinta alla crescita dal dopoguerra in poi rischia di compromettere la indispensabile ripresa dopo più di un decennio di crisi.

Senza scelte coerenti rispetto al sistema complessivo di trasporto, delle infrastrutture che lo caratterizzano, esistenti e da programmare, e soprattutto senza scelte in materia di regole necessarie al corretto funzionamento della mobilità di persone e di merci, non sarà possibile rendere strutturale il tanto auspicato aumento della produttività nel Paese, che incide direttamente sulla crescita del Pil, né la sua capacità competitiva, a vantaggio di nuova occupazione stabile e di qualità.

Al fine di garantire dei corretti e produttivi processi gestionali, il rispetto dei piani di adeguamento e gli standard di sicurezza della rete viaria nazionale pubblica, tra le scelte da operare, orientate anche allo sviluppo del trasporto multimodale, vi è la corretta configurazione da assicurare ad Anas, rispetto alla quale è stata ipotizzata una arbitraria fuoriuscita dal perimetro del Gruppo FS.

Infrastrutture

Quando collegate ed interconnesse fra loro e ai territori, agli Stati limitrofi, le infrastrutture dei trasporti sono il principale moltiplicatore del benessere economico e del progresso sociale di un Paese. La competitività delle imprese, il bisogno di mobilità dei lavoratori e dei cittadini, l'economia in generale, richiedono che tutte queste esigenze siano incluse ed integrate in un unico sistema logistico dei trasporti e delle infrastrutture, articolato e declinato nei territori e governato attraverso logiche di interconnessione e di intermodalità.

Il problema infrastrutturale è innanzitutto una questione di visione di insieme in un orizzonte temporale che vada ben oltre quello di una legislatura. Questa visione di insieme non ci appare delineata nelle volontà di questo Governo nemmeno dai recenti provvedimenti varati (Strategia Italia e Investitalia) che mettono in capo al Presidente del Consiglio le realizzazioni infrastrutturali del Paese allo scopo di semplificarne i lavori.

Abbiamo bisogno delle grandi opere per costruire corridoi europei funzionanti, efficienti ed efficaci, necessari all'Italia quanto le opere di adeguamento ed ammodernamento di collegamento al resto del Paese di tutti i territori, anche di quelli più periferici. Questo è necessario per sostenere le imprese manifatturiere, l'industria, i servizi, e il turismo, su cui il Governo con giusta veduta fa tanto affidamento, per risollevare interi territori depressi che tuttavia conservano patrimoni artistici, paesaggistici e culturali unici al mondo.

Politica dei Trasporti

La qualità del sistema dei trasporti determina la competitività di un territorio. Lo dimostrano i dati e l'esperienza. Un territorio che è in grado di offrire una modalità di spostamento di persone e merce rapida ed efficiente, attira investimenti economici e talenti.

Continuare a considerare il trasporto un elemento di spesa pubblica e non un investimento significa non aver colto questo legame. Risorse ed investimenti importanti e stabili per avere mezzi di trasporto di qualità e compatibili sul piano della tutela ambientale sono una condizione imprescindibile. Realizzare ciò significherebbe anche far ripartire un settore industriale italiano fortemente in difficoltà, senza contare che garantirebbe, in maniera efficace, oltre al diritto alla mobilità, il diritto allo studio, il diritto al lavoro e il diritto alla salute.

Abbiamo inoltre bisogno di un modello industriale del settore che superi il nanismo di impresa, che è sempre di più un elemento frenante del sistema, compiendo scelte che favoriscano le aggregazioni attorno a grandi soggetti industriali che possano, assieme alle medie e piccole imprese, rafforzare la fragile ossatura del sistema. Questo significa orientare coerentemente le scelte delle grandi imprese pubbliche e dei decisori istituzionali.

Regole

Il progetto complessivo di infrastrutture e trasporti del Paese deve essere accompagnato da regole chiare e trasparenti, che impediscano la concorrenza al ribasso tra le imprese e che diano priorità alla sicurezza, alla regolarità e alla tutela ambientale.

Le distorsioni e le opacità sono un elemento frenante del sistema ed eliminarle non è solo un interesse del Sindacato ma del Paese. Il dumping contrattuale è parte di questa distorsione e va combattuto a partire dalla corretta certificazione della rappresentanza che consenta di individuare i soggetti che hanno la titolarità a sottoscrivere contratti e, con essi, a individuare gli ambiti di applicazione degli stessi.

È necessario affiancare alla contrattazione collettiva tra le parti sociali realmente rappresentative, strumenti di controllo e norme che impediscano l'illegalità, l'evasione fiscale e il lavoro nero, di cui si alimenta l'opacità di questo settore.

Occorre definire un nuovo sistema di regole universali per i lavoratori adeguate alle evoluzioni che stiamo vivendo. Regole che devono essere rispettate da tutti coloro che decidono di investire in Italia sapendo che il settore dei trasporti, a differenza di quello della produzione, non può essere delocalizzato.

Per far questo è necessario però agire contestualmente anche su tutti quegli aspetti connessi con la burocrazia, i tempi della giustizia, il sistema fiscale, e cioè su quegli aspetti che oggi rendono molto difficile il "fare impresa" in Italia, che nel rapporto "Doing business" pubblicato dalla Banca Mondiale, su 190 Paesi, nel 2018 si è piazzata al 51 posto perdendone 5 rispetto all'anno precedente.

Siamo di fronte infine al rischio di creazione di oligopoli nel sistema del trasporto delle merci. Si pensi ad esempio al tema delle grandi alleanze navali nel settore containers e al contestuale processo di penetrazione delle stesse nel campo della filiera dei porti e della logistica che rischia di creare una dannosa concentrazione di potere economico. Nei prossimi mesi la UE sarà chiamata a discutere la proroga delle norme che hanno consentito la creazione di queste alleanze (block exemption), sulle quali crediamo che il Governo italiano debba far sentire la propria voce.

Il Confronto

In uno Stato che voglia dirsi moderno, la politica non può essere autoreferenziale immaginando di rappresentare in sé ogni segmento di una realtà complessa. In particolare questo vale ancora di più in settore articolato come quello dei Trasporti in cui i processi non possono essere governati senza il coinvolgimento dei lavoratori. Il sindacato confederale italiano rappresenta, per numero di iscritti e natura politica, l'unico soggetto in grado di coniugare l'azione di tutela e rappresentanza dei lavoratori con gli interessi generali del Paese.

In questi mesi non abbiamo avuto, nonostante le numerose sollecitazioni, nessun avvio di interlocuzione strutturata ed organizza se si escludono gli sporadici incontri per la gestione delle singole crisi.

È un fatto inedito che deve essere superato.

Si parta dalle questioni che abbiamo posto in questo Documento. Si parta anche dalle esperienze passate che non possono essere considerate aprioristicamente negative.

Connettere l'Italia, è stato il frutto di un lavoro collegiale che ha visto il coinvolgimento ed il confronto di tutti i corpi sociali e delle loro rappresentanze, che si sono sforzate di ragionare non solo in termini di attualità ma anche di anni e decenni, superando gli interessi di parte, così come le opere infrastrutturali e i servizi pubblici essenziali richiedono.

A partire da qui si può aprire un confronto punto per punto, per attivare rapidamente migliorandoli i progetti delineati e per sottoscrivere un "Patto per i trasporti" che parta dall'aggiornamento Piano Generale dei Trasporti e della Logistica e che tenga conto delle esigenze di mobilità di persone e merci. Ne ha bisogno il Paese e ne hanno bisogno i lavoratori dei Trasporti che rivendicano il diritto ad un lavoro di qualità.

Diritto di Sciopero

Da tempo si registrano attacchi su diversi piani al diritto di sciopero.

Sul piano normativo la recente delibera 18/138 della Commissione di Garanzia sul TPL rischia di stabilire un pericoloso precedente di intervento su un accordo tra le parti teso a limitare in maniera non tollerabile questo diritto. Allo stesso tempo siamo di fronte ad una evidente asimmetria nella applicazione della norma che vincola, da un lato, in maniera sempre più stringente l'azione del sindacato, in particolare quello confederale, dall'altro lasciando ampi spazi di manovra ad atti unilaterali da parte delle Aziende. Quello che infine appare ancora più assurdo è che tali condizioni hanno comunque consentito il proliferare di azioni di sciopero di sigle sindacali, scarsamente rappresentative il cui unico obiettivo è, attraverso la saturazione del calendario, limitare ulteriormente la possibilità dei sindacati confederali di effettuare azioni di sciopero e conseguentemente acquisire maggiori consensi.

La soluzione rimane l'applicazione degli accordi interconfederali che stabiliscono le modalità di misurazione della rappresentanza che, fino a oggi, sono stati disattesi. Sono l'unico strumento in grado di dare dignità al diritto di sciopero attraverso un collegamento tra le modalità di esercizio dello stesso e la rappresentatività delle sigle proclamanti nel rispetto delle prerogative costituzionali e legali in merito alla titolarità dello sciopero stesso.

Sarebbe utile che la politica abbandonasse l'idea di autosufficienza sulla materia, che non ha nel corso di questi anni prodotto nulla di positivo per il Paese, chiamando le organizzazioni confederali ad una riflessione comune.

Sicurezza

Nei trasporti, come nel mondo del lavoro più in generale si è riscontrato un preoccupante rialzo del dato infortunistico in questi ultimi anni con un aumento di morti bianche. Le denunce di infortunio nel 2017 sono state 635.433 (+0,9%) di queste 1.133 con esito mortale (+10,1%), interessando tutte le attività. I

settori più colpiti appaiono quelli legati alla logistica ed autotrasporto, in particolare delle merci, 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 da rischi da interferenza che si moltiplicano in modo esponenziale a causa di questa divisione del lavoro e di appalti scarsamente controllati dai committenti.

Inoltre, per i trasporti non bisogna dimenticare che ancora manca la disciplina di coordinamento della disciplina 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. In altri settori va ricordata la necessità di perfezionamento della normativa già esistente, avendo presente che nell'ambito stradale è necessario salvaguardare la sicurezza per tutti i lavoratori che a vario titolo vi operano, e che nel settore aeroportuale va perseguito l'obiettivo di includere anche i naviganti del trasporto aereo tra i destinatari di un'assicurazione pubblica che li tuteli in caso di infortunio sul lavoro.

Trasporto Ferroviario e TPL

Insieme, ferrovie e Trasporto Pubblico Locale e interregionale, costituiscono elemento fondamentale dell'economia Nazionale, che sconta l'assenza di una visione strategica di medio-lungo termine, necessaria ad un Paese industrializzato e turistico qual'è l'Italia.

La fase politica che stiamo vivendo ha, però, interrotto il circolo virtuoso che finalmente si era avviato con il disegno strategico "Connettere l'Italia".

Registriamo di conseguenza una fase di confusione e di assenza di progettualità, dovuta probabilmente alla incertezza delle azioni da mettere in campo, visto che da un lato si confermano gli investimenti decisi in precedenza per l'acquisto di treni e bus e, dall'altro, si bloccano le opere fondamentali per l'interconnessione veloce e meno impattante fra Italia e resto dell'Europa, a partire dalla TAV Torino-Lione.

A nostro parere il rilancio della mobilità, fra e nelle città, deve partire dal rispetto di regole comuni per il lavoro. In questo senso riteniamo sia necessario perseguire l'obiettivo di semplificazione e aggregazione dei due attuali contratti nazionali (TPL e AF), entrambi scaduti il 31/12/17, al fine di evitare il cosiddetto "dumping contrattuale". In questo modo il CCNL della mobilità potrebbe concretamente riuscire a supportare una politica industriale che miri al superamento del nanismo aziendale che oggi caratterizza il settore del Tpl e altrettanto che dia risposte immediate ai lavoratori che, in troppe circostanze, a parità di condizioni di impiego, subiscono gli effetti della concorrenza basata sulla compressione dei diritti.

L'iniziativa dell'Istat, di concerto con Eurostat, di riclassificare le società Rfi e Ferrovie Nord Milano come società della Pubblica Amministrazione, operazione che sul piano tecnico è inammissibile (addirittura il Gruppo FNM è quotato in borsa), se non contrastata immediatamente può determinare un grave nocumento sia al Gruppo FS, impegnato a realizzare un ambizioso piano industriale, che al Gruppo FNM. Pertanto ci aspettiamo che il Mit e il Governo intervengano per confermare le attuali configurazioni societarie.

Resta grave e insoluta la vertenza appalti dei servizi ferroviari nei quali operano oltre 10.000 lavoratori. Le varie aree di crisi che si sono riscontrate su tutto il territorio nazionale, causate in gran parte da affidamento dei lotti messi a gara con ribassi eccessivi, cambi continui delle imprese alle quali vengono affidati i servizi, mancata applicazione delle clausole sociali ed occupazionali in palese violazione del d. lgs. 50/2016 e del CCNL Attività Ferroviarie, hanno determinato in un settore già colpito negli anni da una crisi pesante ulteriori effetti occupazionali negativi.

Nel frattempo le rappresentanze datoriali dell'indotto dei servizi aderenti a Confindustria e all'Alleanza delle Cooperative tardano a dare integrale applicazione al CCNL. A tutto questo si aggiunga l'impatto

derivante dalla modifica della normativa sugli ammortizzatori sociali. Le modifiche introdotte al D.lgs. n. 148/2015, con il decreto fiscale collegato alla legge di Bilancio 2019 ha rinviato il problema di un anno senza contare che a settembre scadranno gli ammortizzatori sociali e 2.000 persone rischieranno di perdere il posto di lavoro.

Le richieste di incontro inviate al Governo ed al FSI non hanno trovato ad oggi alcun riscontro. Pertanto, dopo ben 3 azioni di sciopero resta in piedi una vera emergenza nel settore.

L'Italia purtroppo è ancora un paese dove l'81,3% dei viaggiatori usa l'automobile e solo il 18,7% si muove utilizzando il trasporto collettivo. Il TPL ha pertanto un ruolo centrale e deve essere oggetto di politiche pensate ad hoc che ne incentivino l'utilizzo, a beneficio dell'ambiente, della salute dei cittadini e del sistema sociale nel suo complesso.

A tal fine è necessario fare chiarezza tra Stato e Regioni soprattutto in materia di finanziamento, tanto più che dal 1997 il quadro legislativo è in continua trasformazione, mettendo il settore in confusione.

Occorre stabilizzare realmente il Fondo Nazionale Trasporti garantendo le risorse necessarie e collegandole all'indice inflattivo programmato, di settore. Non sono accettabili i tagli al Fondo di 58 milioni a copertura degli oneri di malattia, disposto dalla legge di bilancio 2018, per gli anni 2019 e 2020 così come non è accettabile il congelamento di ulteriori 300 milioni a valere sulla dotazione 2019 che determinano l'insufficienza delle risorse al soddisfacimento del fabbisogno delle Regioni a statuto ordinario destinatarie della ripartizione. Tale rilevantissima problematica si andrebbe ad innestare in un quadro finanziario già problematico anche a causa del taglio per oltre il 90%, a partire dal 2019, delle risorse destinate al finanziamento degli oneri per le indennità di malattia dei dipendenti delle Aziende di Tpl.

La mancanza di un quadro di insieme dello sviluppo intermodale dei trasporti si denota anche sulle proposte di modifica del nuovo codice della strada, che se non riviste e corrette, potrebbero procurare danni oggettivi e soggettivi alla mobilità sostenibile, rendendo meno attrattivo il TPL.

Elemento di forte preoccupazione è altresì l'attività svolta dalle Authority che troppo spesso, travalicando il proprio ruolo, intervengono su materie che, invece, dovrebbero essere oggetto di legislazione modificandone radicalmente l'impostazione e lo spirito.

Si pensi in tal senso a:

- La delibera n. 143/2018 di ART che in materia di affidamento dei servizi di TPL ricodifica le regole generali non garantendo in caso di trasferimento del personale (cd. clausola sociale) le tutele imposte dal decreto-legge n. 50 del 2017;
- La delibera 18/138 (già citata in premessa) del 7.5.2018 della Commissione di Garanzia che impone la modifica, in maniera assolutamente inedita, di alcuni articoli dell'accordo nazionale del 28 febbraio u.s. sottoscritto per il TPL dalle parti sociali, limitando pesantemente l'esercizio del diritto di sciopero stesso nel settore;
- La trasformazione dell'ANSF, con l'estensione dell'ambito di applicazione anche alle infrastrutture stradali e autostradali, in ANSFISA che, se non attenzionata in termini di risorse e competenze, potrebbe provocare ulteriori ritardi su collaudi e certificazioni di sicurezza con impatti in particolare su molte linee locali con ricadute sulla qualità, attrattività del servizio e organizzazione del lavoro.

Nel Trasporto interregionale su gomma serve un confronto politico istituzionale con le Parti Sociali sui servizi regolamentati dal D.lgs. 285/2005, in seguito agli interventi di liberalizzazione del mercato, che riapra la discussione sulle ricadute sul Lavoro in un comparto sempre più precario e polverizzato, dove sono evidenti le crisi aziendali.

In questo quadro di preoccupazioni, il tema della sicurezza a bordo dei mezzi e nelle stazioni/fermate non è più rinviabile. Gli episodi di violenza nei confronti del personale in servizio e degli utenti dei mezzi di trasporto pubblico sono quotidiani, bisogna contrastarli con decisione, con norme efficaci di tutela dei

lavoratori e dei passeggeri ed investimenti in infrastrutture e sistemi tecnologici, anche predittivi. Constatiamo negativamente che nonostante l'urgenza del tema, anche su questo tema, le nostre richieste di incontro, a valle dell'insediamento del Governo, al MIT e Ministero degli Interni non hanno trovato alcun riscontro.

Merci Logistica e Cooperazione

Il trasporto delle merci e il trasporto delle persone nell'era 4.0 vivono un'ennesima rivoluzione, la cui velocità di trasformazione e i cui destini sono al momento assai incerti. L'intera produzione dei servizi e con essa, in modo molto accentuato, il trasporto hanno visto, infatti, l'acutizzarsi di un sistema deregolato di competizione tra imprese e tra tipologie di trasporto, a cui non è stata data il necessario apporto di indirizzo programmatico e industriale.

La ridotta capacità di programmazione e l'assenza di controllo, a livello nazionale e territoriale da parte delle istituzioni e del Governo, hanno portato così la logistica a competere nell'unico modo possibile e conosciuto dal mercato e nel mercato, quello della competizione sul costo delle tariffe e della completa deregolamentazione. A farne le spese la qualità dei prodotti offerti e la tipologia di lavoro offerto.

Sarebbe necessario affrontare questa sfida partendo dalla consapevolezza, che dovremmo parlare di filiera della logistica integrata ai sistemi della portualità, degli interporti, delle strade e delle ferrovie, perché solo un sistema logistico integrato può aiutare il Paese a recuperare il gap economico e sociale, prodotto dalla lunga crisi di questi anni. Solo un sistema interamente connesso può svolgere pienamente il suo ruolo attrattivo di investimenti e risorse private per la produzione industriale, oltre che rappresentare un volano di crescita economica.

In aggiunta a ciò i processi di digitalizzazione nel settore della logistica stanno producendo degli effetti che incidono sull'organizzazione del lavoro e sulle mansioni del lavoratore. Questi processi mettono in relazione diretta Robot e uomini con le macchine che rovesciano il paradigma da "governati" a "governanti". Per poter bilanciare questi effetti bisogna partire dall'adeguamento delle competenze digitali delle lavoratrici e dei lavoratori e nel contempo mettere in campo politiche attive e scelte che evitino la riduzione degli organici.

Tuttavia l'integrazione in Europa è una partita che si gioca con regole chiare ed infrangibili. In questi anni, il sindacato confederale ha svolto, spesso in solitaria, il ruolo di regolazione sociale del settore, utilizzando il Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro e la sua negoziazione per supplire per via pattizia all'assenza di norme e leggi, come, ad esempio, in tema di clausola sociale. La mancanza di controlli e di vincoli legislativi all'applicazione della contrattazione di riferimento, la non chiarezza in termini di definizione degli stessi perimetri contrattuali, accompagnata dalla certificata presenza di circa 850 CCNL registrati presso il CNEL, di cui solo il 20-30% firmati da Federazioni Confederali, non ha aiutato a rendere virtuoso questo mondo, tutt'altro.

Quanto suddetto è ancora più evidente se si pensa al regime normativo degli appalti nella logistica, nel facchinaggio e per i driver. In quest'ottica è necessario ottenere una qualificazione del sistema degli appalti mirato a sradicare il fenomeno delle infiltrazioni malavitose nel settore. In special modo nel settore della cooperazione dove sono sorti consorzi fantasma, cooperative spurie e snc, che, come crisalidi, nascono una notte e poi muoiono all'alba del nuovo giorno.

Per permettere di contemperare queste esigenze di sviluppo regolato degli appalti e la tutela del lavoro è necessario un impegno fattivo delle istituzioni a partire dal MIT, dal MISE, dal MLPS, dal Ministero Degli

Interni e dagli EE.LL. Utilizzando ad esempio l'ultimo protocollo sottoscritto con il MIT il 13 aprile 2018, mirato ad ottenere il rispetto delle regole, affinché si affermino comportamenti virtuosi nel sistema degli appalti a partire da quelli pubblici. Occorre inoltre riprendere il confronto con le Controparti e MISE, Ministero Interni, Ministero del Lavoro e MIT, avviato nel 2017, per condividere un protocollo stringente sulla legalità ed il rispetto delle normative contrattuali, previdenziali e fiscali, nell'ambito di appalti e affidamenti di attività di logistica.

Nelle more della definizione di una tabella ministeriale sul costo del lavoro, relativa all'applicazione del CCNL Logistica, Trasporto Merci e Spedizione del 3 dicembre 2017, in occasione di appalti, affidamenti o terziarizzazioni di attività di logistica, occorrerà vigilare ed intervenire al fine di indirizzare l'assegnazione nei confronti di imprese che applicano integralmente il CCNL di settore. Nel confronto tra soggetti privati, al pari di quanto oggi previsto nell'ambito di appalti e affidamenti operati da Enti Pubblici o da imprese di proprietà pubblica, ribadiamo le necessità che venga definita una norma che introduca anche nel settore della logistica il cosiddetto "reverse charge" (ex art.17, comma 6, DPR 633/72), mettendo in capo alla stazione appaltante la corresponsione dell'IVA per le attività oggetto dell'appalto.

Per rafforzare tutto questo è necessario riproporre un'iniziativa legislativa di merito che traguardi anche un nuovo piano generale dei trasporti e della logistica.

In un simile contesto istituzionale deve essere affrontato e risolto una volta per tutte anche il tema dei rider, stabilendo, con disposizioni specifiche normative, la qualificazione di questa tipologia di attività come lavoro subordinato e l'ingresso della figura professionale nel sistema di tutele e di diritto, che il CCNL Logistica, Trasporto Merci e Spedizione ha strutturato dal luglio 2018, e come la contrattazione collettiva in qualche territorio sta realizzando con aziende di distribuzione del settore.

Dobbiamo infine, riservare una particolare attenzione al mondo dell'autotrasporto e della distribuzione urbana delle merci.

Si tratta di un settore strategico che da anni è attraversato da gravi problematiche che stentano a trovare soluzione e che incidono negativamente sulle condizioni di vita e di lavoro del personale viaggiante. Questo anche per il dumping sociale prodotto dal cabotaggio effettuato da personale ed imprese di paesi terzi. Servono regole per garantire una equità sociale nel settore e pari condizioni economiche e normative per le attività svolte nel nostro Paese, a prescindere dalla nazione di origine dell'impresa di autotrasporto. Occorre inoltre garantire maggiori controlli e sanzioni severe nonché adeguati percorsi formativi ripristinando il rispetto delle normative e la piena applicazione contrattuale, combattendo ogni forma di dumping e di concorrenza sleale. Un sistema di autotrasporto che si basi sul rispetto delle regole e dei diritti si traduce in maggiore sicurezza nella circolazione per tutti i cittadini e in sviluppo equilibrato del settore, mediante una concorrenza basata sulla qualità dei servizi. Infine, alla luce delle discussioni in sede europea su regolamenti relativi alla normativa dell'autotrasporto, e relativi tentativi di modifica in pejus, risulta necessario un forte impegno in sede europea anche del Governo italiano, al pari del lavoro fatto dal sindacato europeo dei lavoratori, onde evitare il peggioramento delle condizioni di lavoro, di vita e di sicurezza del personale viaggiante.

PORTI

La portualità italiana rappresenta uno dei punti cardine dell'economia del Paese e come tale richiederebbe elaborazioni ed azioni politiche tese a salvaguardare l'attuale sistema regolatorio e, sul piano infrastrutturale, in coerenza con le previsioni di "Connettere l'Italia", una seria pianificazione e realizzazione delle opere utili a valorizzare la capacità competitiva del sistema. In particolare tali scelte sono indispensabili per un Mezzogiorno in cui la forte arretratezza infrastrutturale rischia di vanificare il percorso di realizzazione delle ZES.

Le rivendicazioni di FILT, FIT e UILT sono assolutamente chiare ed hanno rappresentato il punto di forza di varie iniziative di mobilitazione dei lavoratori alle quali però non è seguito alcun confronto con il MIT.

Tra i molti temi che vanno affrontati vi è quello dell'autoproduzione delle operazioni portuali effettuata fuori dalle norme che rischia concretamente di cambiare la geografia degli assetti organizzativi e produttivi dei porti, considerando l'insistenza con cui gli armatori intendono inserirsi in tali processi e, quindi, minando fortemente l'efficienza e la garanzia dei livelli occupazionali in essere. Su questa materia nonostante le importanti adesioni dei lavoratori alle iniziative sindacali ed una timida apertura al confronto si registra una assenza di decisioni politiche mentre proseguono palesi violazioni e forzature sull'esercizio delle operazioni portuali.

In un contesto di trasformazione importante caratterizzato dall'ingresso di grandi player finanziari internazionali nei terminal portuali e con la costituzione di soggetti sempre più forti nel settore dello shipping, è sempre più necessario regolare il mercato nei porti in modo uniforme ed equilibrato. Per questo le AdSP vanno sostenute affinché possano esercitare più efficacemente il ruolo di regolatore, affermando sempre più il loro status di soggetto terzo con compiti di governo, di disciplina, di coordinamento e di programmazione nell'interesse pubblico e nell'interesse generale respingendo quindi ogni tentativo di trasformarle in SPA.

L'obiettivo resta quello di rendere sempre più efficiente il sistema portuale attraverso una sua puntuale collocazione all'interno dei sistemi logistici integrati e di valorizzazione del lavoro che, in considerazione delle sperimentazioni in materia di automazione, dovrà essere sempre più specializzato e qualificato. All'uopo è necessario concordare specifici programmi di intervento allo scopo di formare, riqualificare, riconvertire o ricollocare i lavoratori portuali. Per procedere in tal senso è necessario altresì definire ovunque, partendo dalle situazioni in essere, le reali esigenze di personale sia in quantità che in qualità.

I nostri punti fermi rimangono il c.d. "Correttivo Porti" a cui va data efficacia e piena validità dando attuazione ai piani organico porto ed ai piani operativi di intervento per il lavoro portuale, e la riforma della governance portuale del 2016 che va completata e difesa anche dalla recente vivacità sull'autonomia differenziata, assolutamente deleteria per il settore considerando che i porti, per la loro configurazione, vanno ben oltre la territorialità regionale, avendo una valenza nazionale ed internazionale in una visione sistemica e non localistica.

MARITTIMI

Il settore marittimo rappresenta un punto fondamentale dell'economia italiana, un settore dove si continua ad investire soprattutto sulla flotta per navi più moderne e più ecologiche.

FILT, FIT e UILT, per accompagnare questo importante processo di crescita sono impegnate a traguardare il rinnovo del CCNL di categoria per dare le giuste risposte alle legittime aspettative del mondo del lavoro, considerando le profonde evoluzioni che lo stesso sta registrando per essere al passo nelle grandi sfide globali.

C'è bisogno di dare continuità al lavoro sin qui svolto con precise scelte che salvaguardino l'occupazione e le professioni.

Va smosso il lassismo burocratico ed il susseguirsi di norme tecniche troppo stringenti in particolare per quelle relative allo svolgimento dell'attività lavorativa degli ufficiali di coperta e di macchina con l'istituzione dei corsi obbligatori.

Come OOSS, fin dal 2016, abbiamo esposto al Ministero le nostre perplessità, avvertendo che la scadenza dei certificati richiesti per lo svolgimento dell'attività marittima, avrebbe provocato problemi soprattutto ai marittimi italiani, a causa dei ritardi con cui è stata adeguata la legislazione italiana alle norme internazionali (dal 2010, si è aspettato il marzo 2016 per fornire le indicazioni sulla tipologia di formazione richiesta) e della eccessiva rigidità con cui poi lo stesso ministero ha recepito le norme.

C'è bisogno di stare al passo con gli altri Paesi della Comunità Europea nel recepimento delle norme provenienti dagli organismi internazionali i cui contenuti vanno applicati, in maniera tempestiva e senza ulteriori vincoli legislativi perché ne limiterebbero fortemente l'operatività.

Al Governo continuiamo 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 derivanti dalla mancata conoscenza della consistenza, in tempo reale, dei marittimi sbarcati piuttosto che dei marittimi in cerca di prima occupazione.

Infatti, il collocamento della Gente di Mare, la cui organizzazione attualmente è gestita dalle Capitanerie di Porto, non risulta più rispondente alle esigenze del mercato marittimo ed ha urgente bisogno di essere riformato.

Anche le modalità di reclutamento del personale sono obsolete e basate sul cosiddetto metodo "della chiamata" tramite le stesse Capitanerie che non utilizzano strumenti informatici inseriti in un sistema a rete.

In questa direzione è indispensabile un processo di riforma del collocamento della Gente di Mare, che veda un'anagrafe nazionale aggiornata in tempo reale con la registrazione di tutte le certificazioni in possesso.

Quanto sopra, unitamente al sistema Unimare, già attivo presso il Ministero del Lavoro, consentirebbe a tutti i soggetti interessati di avere in tempo reale le informazioni di tutto il personale disponibile all'imbarco con i relativi requisiti previsti dalle normative vigenti.

Infatti, l'assenza di un censimento aggiornato determina ancora oggi, una sostanziale incertezza in merito al reale numero di lavoratori marittimi abilitati all'imbarco ed in attesa di occupazione.

Pertanto, non siamo in grado ad oggi di avere un quadro completo della percentuale di disoccupazione nel settore marittimo.

La proposta sopra evidenziata permetterebbe un sostanziale incrocio tra la domanda e l'offerta di lavoro orientando, di fatto, anche la programmazione degli istituti scolastici sulla base delle reali esigenze formative di mercato.

Per quanto riguarda la formazione del personale marittimo riconfermiamo che la stessa deve essere a totale carico economico delle società armatoriali in quanto funzionale soprattutto agli obblighi previsti dalla normativa per la sicurezza della navigazione.

Nel contesto, evidenziamo la mancanza ancora di percorsi scolastici per le nuove figure previste dalla STCW, come nel caso specifico dell'ETO (Electron Technical Officer).

Inoltre, riteniamo imprescindibile, nella predisposizione dei prossimi bandi di gara per l'assegnazione delle concessioni marittime, un confronto con il MIT affinché venga inserita la clausola sociale a protezione di tutto il personale dipendente come garanzia e tutela di tutti i posti di lavoro, coinvolti nel bacino di utenza oggetto della nuova assegnazione concessoria, facendo sì che proseguano la propria attività lavorativa con il nuovo gestore aggiudicatario senza soluzione di continuità.

Infine, considerando le difficoltà, i disagi ed il contesto particolare in cui il lavoratore marittimo è chiamato a svolgere la propria prestazione riteniamo che tale attività venga configurata quale lavoro usuranti.

VIABILITA'

Autostrade

A seguito della tragedia del crollo del Ponte Morandi a Genova si sono accesi i riflettori su di un settore che, fino ad allora, nonostante la sua importanza strategica per il paese, non aveva attirato le attenzioni della politica e, più in generale, dell'opinione pubblica.

Le Società concessionarie autostradali, sono tra le più grandi stazioni appaltanti del paese, sia per la costruzione di nuove opere sia per gli interventi manutentivi ordinari e straordinari di cui necessita la rete, rappresentando, quindi un importante volano di sviluppo per l'economia nazionale.

Inoltre, le dinamiche tariffarie, che non hanno mai tenuto debitamente conto dei livelli di servizio da garantire all'utenza, hanno portato alle stesse Società dei consistenti extra profitti.

Ad eccezione delle sole Organizzazioni Sindacali confederali, che più volte avevano denunciato il fenomeno, nessuno, fino ad ora, aveva dedicato al settore la necessaria attenzione. Tale immobilismo ha consentito alle società concessionarie di continuare a beneficiare di una evidente rendita di posizione, legata anche al "naturale" regime di monopolio in cui operano.

È opportuno riesaminare il sistema delle concessioni autostradali al fine di procedere alla revisione del modello di esercizio e a una diversa redistribuzione delle risorse, prestando particolare attenzione agli utenti e garantendo la salvaguardia occupazionale. In tal senso preoccupano le ventilate ipotesi di spaccettamento delle concessioni interregionali/nazionali previste nell'ambito dei progetti di autonomia regionale.

Da tempo, su diverse tematiche, chiediamo invano di interloquire nel merito delle concessioni autostradali con gli organi competenti quali MIT, ART e ANAC. Occorre infatti un confronto sulla qualità del servizio offerto all'utenza, che preveda un presidio fisico permanente in tutte le Stazioni (Caselli) della rete, adeguati presidi di monitoraggio e di gestione dei flussi di traffico e delle possibili turbative e/o degli incidenti e, infine, adeguati presidi di manutenzione, di natura commerciale e di supporto amministrativo.

Rispetto alle diverse concessioni già scadute e/o in scadenza i bandi devono contenere opportune clausole di salvaguardia (livelli occupazionali, condizioni economico-normative, etc.) valide nell'ipotesi in cui vi sia il subentro nella gestione della concessione di una nuova società e/o, comunque, in tutti i casi in cui vi siano delle variazioni degli assetti societari.

È fondamentale che il governo assuma le opportune determinazioni rispetto agli investimenti in termini di nuove infrastrutture e di potenziamento di quelle già esistenti, che solo per Aspi valgono 10 miliardi di euro, e che attendono la loro definizione nell'ambito dei Piani Economico Finanziari legati alle concessioni autostradali, investimenti utili a superare il gap infrastrutturale, che rappresentano un utile volano di sviluppo occupazionale

Occorre fare chiarezza rispetto alla norma del Codice degli appalti che, tuttora, impedisce alle Società concessionarie, di affidare appalti per forniture di beni e servizi a proprie Società di scopo, determinando notevoli problemi sia dal punto di vista occupazionale, sia dal punto di vista della qualità degli interventi manutentivi della rete.

È indispensabile ed altresì urgente un piano concreto di interventi che preveda la messa in sicurezza, anche con criteri antisismici, dei viadotti delle autostrade con la descrizione delle azioni e dei tempi di attuazione.

TRASPORTO AEREO

A livello mondiale, passeremo dagli attuali 3.2 MLD di passeggeri del 2016 ai 7.2 MLD entro il 2030; L'industria del Trasporto Aereo Italiano, secondo le previsioni di Cassa Depositi e Prestiti, è considerata un volano dell'economia, genera un valore pari al 3.6 % del P.I.L e stima che una crescita del 10% dell'offerta intercontinentale, possa determinare un aumento di investimenti esteri diretti in entrata, pari al 4.7%. I motivi per cui non riusciamo, a capitalizzare l'enorme ricchezza rappresentata dal combinato disposto del ricco mercato del Trasporto Aereo e della naturale vocazione turistica della nostra nazione sono:

- assenza di politiche ed azioni industriali di Sistema ed incapacità di fare rete;
- insufficienti politiche istituzionali, industriali e finanziarie che siano in grado di capitalizzare le enormi potenzialità, offerte dal nostro mercato e da quello in generale;
- 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;
- numerose aziende del Settore, anche storiche sono fallite o sono state drasticamente ridimensionate nel corso degli ultimi quindici anni.

Fondo di Solidarietà del Trasporto Aereo (FSTA)

Il Fondo ha lo scopo di erogare nei confronti dei lavoratori del settore, interventi volti ad assicurare principalmente le prestazioni integrative della misura dell'indennità di NASPI, CIGS e SOD per la durata dell'ammortizzatore. Sono circa 110 le aziende del Settore ed oltre 12.500 gli addetti che possono usufruire dell'intervento del Fondo di Solidarietà. L'alimentazione del FSTA avviene mediante le addizionali sui diritti d'imbarco. Con l'art. 26 della legge 4/2019 è stato previsto che per il 2019 al fondo venga devoluto solo il 50% delle somme previste. Il provvedimento è totalmente insufficiente per soddisfare le esigenze del settore e a partire dal 2020 il Fondo sarà completamente privo di finanziamenti. Serve subito avviare un confronto affinché venga emesso un provvedimento correttivo che permetta di far sì che il Fondo sia alimentato in maniera strutturale e possa continuare ad esercitare le proprie funzioni nel tempo.

Il CCNL del Trasporto Aereo

Il rinnovo del contratto nazionale di cui il 30 maggio 2019 è stata rinnovata la parte generale è considerato dalle OOSS una delle priorità, poichè oggi è l'unico strumento regolatorio del settore. Riteniamo che il CCNL debba divenire elemento guida per tutte le aziende che operano in questo Settore. E' necessario che il Governo si faccia garante dell'applicazione di questo contratto verso tutti gli operatori del sistema del Trasporto Aereo con una specifica legislazione di sostegno, come già è stato fatto in altri settori altrettanto strategici per il Paese eliminando 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 caso di gravidanza. Tutele normali, quindi, per molti, ma non per tutti.

Alitalia

La gestione commissariale di Alitalia sta 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 e certamente non nel costo del lavoro sul quale si sarebbe voluto scaricare le responsabilità. Lentamente, ma in modo continuo, prosegue, la normalizzazione della Compagnia, attraverso una nuova politica aziendale su costi di servizi e forniture, politiche commerciali e network, ma fondamentale è l'aver ristabilito un clima aziendale più disteso e relazioni industriali più corrette. Certo questo non basta per aumentare i ricavi e recuperare quote di mercato. Serve capacità finanziaria per nuovi investimenti sulla flotta. Alitalia, se ben gestita, potrebbe diventare un punto di eccellenza del Paese, un asset strategico che va salvaguardato e per questo abbiamo proposto e sottolineato l'opportunità di introdurre anche una forma di azionariato di minoranza da parte dei lavoratori, una partecipazione dello

Stato attraverso una propria controllata, ed un modello di governance duale, come già adottato da altre Compagnie di bandiera europea ed in ENAV. 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 né sostenibile (costo del lavoro in Alitalia oggi è pari a circa il 19% dei costi. Nonosterremo nessun progetto di ridimensionamento, dobbiamo, al contrario, lavorare affinché sia possibile costruire una nuova visione attraverso un riposizionamento della compagnia sul segmento del lungo raggio, ma anche con una razionalizzazione del network di medio raggio, senza trascurare 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.

Vettori.

In merito alle vicende collegate alla società Air Italy, altra azienda che lentamente sembrava si stesse risollestando dalla profonda crisi in cui era caduta e parlando di futuro, abbiamo in questi giorni un quadro pieno di incertezze legate alla messa a terra degli aeromobili B737 MAXI e alle vicissitudini legate alla continuità territoriale con la Sardegna. E' necessaria la concretizzazione di un nuovo piano industriale di largo respiro. Il Mise in tutto ciò non può rimanere spettatore lasciando nell'incertezza i lavoratori e con di fronte il rischio di perdere il posto di lavoro.

In merito alle compagnie Low Cost è necessario che la politica intervenga sulle asimmetrie competitive che hanno permesso di fare utili nel ricco mercato del nostro Paese portando la ricchezza generata al di fuori dei confini nazionali. Si pensi ad esempio alla possibilità di applicare normative fiscali dei Paesi di origine, spesso più vantaggiose e di accordi di co-marketing con assegnazione diretta dei servizi.

ENAV.

La quotazione in borsa di ENAV del luglio 2016, si è realizzata con l'obiettivo, dichiarato dal Governo, di recuperare risorse da destinare all'abbattimento del debito pubblico che - di fatto - non c'è stato. La privatizzazione del Settore ATM italiano non ha eguali al mondo, basti pensare che negli Stati Uniti le proposte di liberalizzazione del settore sono state sempre rigettate. Purtroppo, questo processo 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 queste ragioni si ribadisce la necessità di non disperdere la centralità della Sicurezza del Volo, e dei Livelli/Qualità Occupazionali.

Handling e Catering

La stagione della liberalizzazione che ha investito le attività di Handling e Catering, ha 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. E' necessario dotare di una nuova regolamentazione il mercato dell'Handling attraverso bandi di gara, che restringano il numero operatori nei singoli aeroporti, permettendo, soltanto a operatori certificati e qualificati di operare. 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. E' necessario rendere esigibile la Clausola Sociale, con apposita normativa nazionale, che ratifichi quanto stabilito nel CCNL del Trasporto Aereo sezione Handling.

Gestori aeroportuali.

L'abbandono da parte dei Gestori aeroportuali delle attività di AVIATION, a favore di quelle commerciali, con la conseguente spinta all'esternalizzazione di attività dal perimetro aeroportuale, hanno generato problemi occupazionali con l'avvio di vertenze importanti e hanno, 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. Abbiamo la necessità di mettere gli aeroporti in rete, sviluppando intorno a loro un'intermodalità adeguata ad alimentare ed incrementare il flusso delle attività derivanti dalla movimentazione di 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, adeguati standard di sicurezza ed evitare il concretizzarsi di vertenze e conseguentemente di conflittualità.

Polo Manutentivo

Le manutenzioni aeronautiche in house, nel loro complesso, rappresentano un importante risparmio economico, volano industriale e occupazionale necessario al funzionamento ottimale di una compagnia aerea. I maggiori vettori aerei mondiali ci dimostrano come questo comparto industriale sia strategico. Nel nostro paese Alitalia, Atitech, AMS (Alitalia Maintenance System) e Meridiana Maintenance hanno sempre rappresentato un riferimento per i costruttori aeronautici, posizionando l'Italia nell'élite dell'industria aeronautica sul know-how e sulle infrastrutture possedute. Le continue crisi hanno prodotto un forte ridimensionamento occupazionale ed industriale del segmento, e molte attività sono state negli anni portate all'estero. Riteniamo improcrastinabile la realizzazione di un vero Polo Manutentivo Nazionale che parta dalle attività di manutenzione Light passando per l'Heavy Maintenance sino alla manutenzione dei motori.

10 giugno 2019