



# Infrastrutture, Regole e Contratti per un Trasporto Sostenibile



---

## Il Documento

- Col documento "Rimettiamo in movimento il Paese" abbiamo compiuto una scelta coraggiosa fatta nel Giugno del 2019, in una fase in cui i rapporti unitari andavano riavviati e con un Governo che non interloquiva con il sindacato.
- Con questo nuovo documento, aggiorniamo il precedente alla luce delle grandi trasformazioni intervenute e dell'esperienza maturata nella prima fase di emergenza sanitaria.
- Lo facciamo anche sulla base dei grandi risultati raggiunti nella gestione della pandemia grazie alla cooperazione proattiva con il precedente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti:
  - Nella fase di emergenza, i trasporti hanno retto proprio sulla base di un confronto costante con le istituzioni e le controparti datoriali;
  - Pur dentro quel contesto complesso, abbiamo inoltre raggiunto diversi obiettivi strutturali tra i quali è utile ricordare l'intervento legislativo sulla applicazione delle previsioni del CCNL di settore nel Trasporto Aereo in materia di retribuzione e la nuova norma sull'autoproduzione nei porti;
- Ora di quella esperienza dobbiamo fare tesoro, anche in questa fase in cui è in ballo la possibilità reale di cambiare in meglio alcuni aspetti del Paese. Questo settore infatti non si cambia senza il contributo dei lavoratori e delle loro rappresentanze.

---

## Ragioni

- Oggi abbiamo la consapevolezza di essere di fronte ad uno snodo fondamentale. Due sono le considerazioni più importanti:
  - Questa volta veramente non saremo più come prima. Stiamo assistendo infatti a profonde mutazioni e il Covid-19 accelera alcuni trend che si stavano già iniziando a dispiegare prima della pandemia.
  - Il PNRR con la sua iniezione di risorse rappresenta una grande opportunità ma anche una sfida. Spendere bene e nei tempi definiti le risorse, indirizzandole ad un cambiamento positivo per il lavoro ed alla equità sociale nel Paese.
- La classe dirigente sarà storicamente ricordata e giudicata sulla base della capacità che dimostrerà di avere nel gestire questa fase per cambiare il Paese. Dobbiamo essere capaci di intercettare questi cambiamenti e di governarli per ridisegnare un Paese più inclusivo, maggiormente sostenibile dal punto di vista ambientale e digitalmente connesso.
- Il documento rappresenta per noi una bussola di orientamento che tiene assieme lavoro, solidarietà, sviluppo e contrattazione.

Dopo anni, infatti, segnati dal libero mercato e dalla ricerca del profitto ad ogni costo, in cui la remunerazione del capitale è avvenuta quasi esclusivamente attraverso processi di finanziarizzazione senza regole a scapito dell'economia reale, il divario tra ricchi e poveri è aumentato sempre di più svelando il vero volto di una globalizzazione che ha premiato gli interessi di pochi a discapito di molti.

Una consapevolezza che ci porta oggi a rivendicare con forza un cambio di paradigma nel modello stesso di crescita che vogliamo per il nostro Paese. Le persone devono tornare ad essere un patrimonio e, quindi, un investimento sociale ed economico e non, come da troppo accade, una semplice, quanto impersonale, voce di costo sia esso pubblico o privato. Questo per noi deve diventare il primo diritto di cittadinanza che abbraccia le donne e gli uomini di ogni età: una collettività composita, con esigenze diverse, che deve poter usufruire, nell' arco della propria vita, di opportunità da cogliere e realizzare.

Con le nostre proposte intendiamo, quindi, promuovere un deciso cambio di rotta. Nelle pagine che seguono abbiamo voluto iniziare offrendo al dibattito pubblico le nostre ricette concrete per efficientare la rete infrastrutturale e dei trasporti italiana: un elemento centrale per iniziare a disegnare una strategia di sviluppo sistemica quanto umanistica del Paese, con al centro l'obiettivo di migliorare le condizioni sociali, di vita e di lavoro delle persone.

---

### **Un patto per i Trasporti sostenibili**

- Per realizzare obiettivi fissati nel presente documento è necessario oggi definire un Patto per i trasporti sostenibili che affronti i cambiamenti strutturali dettati dalla pandemia e un piano degli investimenti e delle riforme necessarie.
- Vogliamo un sistema dei trasporti al servizio del Paese, della sua economia e della mobilità dei cittadini, in grado di garantire sostenibilità, efficienza e capillarità. La storia dice che potrà esserlo solo se saprà tutelare il lavoro. Su questo va stabilito un patto anche con chi utilizza i trasporti e le infrastrutture.
- Questo vuole essere pertanto un contributo dal quale partire per avviare una serie di confronti:
  - Con il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (MIMS), con il MISE, il Mef ed il Ministero del lavoro attraverso il coordinamento della Presidenza del Consiglio.
  - Con le controparti. Nella consapevolezza che il ruolo principale spetti al Governo, una trasformazione di questa natura, che riguarda sia il sistema del lavoro che gli assetti industriali del settore, non può prescindere dalla costruzione di punti di vista comuni tra le parti sociali.
  - 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.
  - Con il territorio. Le nostre strutture dovranno far vivere quella sintesi unitaria a livello delle singole regioni ed aree metropolitane.
  - Con i cittadini.

---

## **I Trasporti nella emergenza sanitaria**

- Se da un lato serve quindi improntare un ragionamento di prospettiva individuare una strategia di lungo periodo per i trasporti, bisogna impedire che il comparto rimanga vittima di questa tempesta che ha colpito il Paese:
  - Per impedire i licenziamenti è necessaria una strategia di difesa del lavoro che agisca sul piano di nuovi ammortizzatori sociali, universali per tutto il mondo del lavoro e, nel settore dei trasporti, di strumenti bilaterali e non, di sostegno al reddito e definendo efficaci azioni di riqualificazione e reinserimento;
  - Allo stesso tempo è indispensabile supportare i lavoratori e le imprese, indirizzando in maniera più efficace le disponibilità economiche.

---

## **Una nuova politica per i trasporti**

- Per dare piena valorizzazione strutturale agli investimenti previsti nel Piano nazionale di ripresa e resilienza occorre una maggiore integrazione tra infrastrutture e trasporti, secondo una visione di sistema che ad oggi appare non completamente definita. Vi è quindi la necessità di intervenire con un serio piano di riforme di settore di medio termine che possa accompagnare gli investimenti incrementando l'impatto sul PIL e rendere maggiormente competitivo il Paese.
- Gli assi fondamentali sui quali agire sono:
  - Superamento dell'inadeguatezza dell'assetto industriale del settore;
  - Valorizzazione del lavoro.

---

## **Assetto industriale del settore**

- La politica infrastrutturale non è da sola sufficiente per rispondere adeguatamente alle debolezze del settore senza che si ragioni di una visione industriale coerente che affronti concretamente le due grandi criticità: le dimensioni delle imprese, l'assenza di grandi player nazionali.
- 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:
  - Senza una dimensione adeguata delle imprese, la spinta alla verticalizzazione nell'ambito delle merci rischia di favorire esclusivamente le grandi compagnie marittime con uno spostamento di baricentro del settore che può rendere l'Italia, anche e soprattutto in presenza di importanti infrastrutture, un grande nastro trasportatore che lascia poco valore sul territorio;
  - Nell'ambito del Trasporto delle persone, in particolare nel trasporto pubblico locale, non è possibile rispondere alla necessità di integrazione modale senza aziende in grado di sostenerla sia sul piano dell'organizzazione del lavoro che degli investimenti.
- La seconda criticità è l'assenza, nei settori strategici dei trasporti, di player nazionali che siano in grado di fare da architrave ad un riassetto del settore:

- Nel caso del Trasporto Aereo, nonostante il significativo numero di aeroporti e nonostante il numero delle compagnie aeree straniere sia cresciuto in maniera esponenziale, fino al punto da aggiudicarsi circa l'87% del mercato italiano, la ricchezza rimasta sul territorio non è proporzionale a quella crescita. Questo esempio testimonia la necessità per il Paese di avere dei campioni nazionali in grado di valorizzare gli investimenti infrastrutturali rispetto ai benefici per il territorio;
- Nel sistema delle merci e dei porti si registra una grave carenza di soggetti nazionali, che lasciano intollerabilmente il posto a player stranieri spesso di derivazione pubblica di altri Stati.
- È necessario quindi che il Governo agisca con la leva delle risorse nei confronti degli stakeholder di questi settori, condizionandole al mutamento degli assetti industriali, 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 gli è propria.
- Alitalia/ITA sono un banco di prova importante non solo per il Trasporto Aereo ma per l'intero sistema paese. Dalla riuscita dell'operazione si determinerà la possibilità di agire su altri settori.

---

## **Il Lavoro**

- Abbiamo bisogno di un assetto normativo che rafforzi la qualità del lavoro nei Trasporti a partire da quelle attività che rientrano nei servizi pubblici essenziali. 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, e comunque discutibili, verso l'intera catena del lavoro e verso la collettività.
- La leva è quella del rafforzamento della qualità del lavoro, partendo dal miglioramento delle condizioni di salute e sicurezza, e dall'adeguamento dei salari attraverso un mix di interventi legislativi e sui CCNL:
  - Nei Porti e nel Trasporto aereo esiste un nesso tra concessione o autorizzazione e rispetto dei livelli salariali e normativi previsti dal CCNL di settore;
  - Tali casi dimostrano la possibilità di poter allargare il "modello porti" anche negli altri settori dei trasporti.
- Il Contratto Nazionale è lo strumento fondamentale per individuare il sistema di relazioni sindacali, i diritti e il giusto ed equo livello dei salari, oltre che per accompagnare il riassetto del sistema ed intercettare cambiamenti. Pur dentro la complessità della fase pandemica affermiamo con chiarezza che i contratti devono essere rinnovati nei tempi previsti. Troviamo inaccettabile pensare di percorrere altre strade nei confronti di quei lavoratori che durante la pandemia hanno dato un grande contributo al Paese. Non siamo disposti ad accettare atteggiamenti dilatori. Siamo pronti, laddove verificassimo la volontà di non rinnovare i contratti collettivi, ad una mobilitazione che riunifichi le vertenze contrattuali.

- Essendo i CCNL strumenti di regolazione del mercato, soprattutto nei settori liberalizzati, vanno sostenuti con interventi normativi sul modello di quanto previsto nel settore portuale e nel trasporto aereo (in quest'ultimo ancora un intervento concreto di ENAC non c'è stato) atti a scongiurare dumping sociale e concorrenza basata sulla compressione delle tutele e dei diritti.

---

## **Gli Appalti**

- A quasi venti anni dalla legge 271 del 2003 e la revisione delle norme intervenute a modifica della L.142/2001 è necessario dire che tali interventi non hanno migliorato la qualità del lavoro negli appalti e l'efficienza dei processi produttivi come si descrive nelle sezioni specifiche del documento stesso. In questo quadro va collocato un ripensamento profondo sul piano innanzitutto culturale e legislativo;
- Il sindacato confederale dei trasporti ha risposto alla deregolamentazione di questo mondo sul piano legislativo con due norme sul settore portuale (L.84/94) e recentemente nel trasporto aereo (DL "Rilancio") che legano i processi autorizzativi al rispetto dei trattamenti previsti dai CCNL di settore;
- Allo stesso tempo i contratti di "filiera" (CCNL Merci e Logistica, CCNL della Mobilità area Attività Ferroviaria) hanno determinato una rete di protezione contrattuale per i lavoratori degli appalti introducendo il principio della applicazione del medesimo trattamento lungo l'intera filiera con obblighi in capo alle committenze rispetto alla piena applicazione del CCNL;
- Si tratta quindi di difendere le conquiste legislative raggiunte, recepire legislativamente le norme contrattuali definite nei contratti di filiera per i settori coperti e dare una risposta al mondo dei trasporti "fuori filiera":
  - È necessario che il ministero del lavoro emani le tabelle di costo minimo del lavoro facendo riferimento ai CCNL di settore da applicare in caso di appalto di lavoro e contratto di trasporto anche nel caso in cui si ricorra al sub appalto.
  - Occorre definire che la responsabilità in solido sia in capo alla azienda Leader, lungo tutta la filiera.
  - Si deve Introdurre la certificazione delle imprese in relazione alla corretta applicazione del contratto, al rispetto delle norme sulla sicurezza sul lavoro e nel caso di cooperative ad una verifica sulla effettiva natura cooperativistica della stessa.

---

## **La sicurezza**

- Negli ultimi anni c'è stato un incremento costante del numero degli infortuni e delle morti sul lavoro, o connesse con il lavoro, che non si è fermato nemmeno nel corso del 2020 in presenza di minore attività a causa del coronavirus.
- I settori ancora oggi più colpiti risultano essere quelli legati alla logistica ed autotrasporto, in particolare nelle realtà dove la frammentazione è più estesa 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 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.
- Al fine di poter contare su interventi tempestivi nel caso di situazioni critiche, riteniamo che debba essere definito un protocollo che garantisca una procedura semplificata per attivare il processo ispettivo.

---

### **I Lavori gravosi e usuranti 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 perimetrare 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.
  - In particolare:
    - Lavoratori Marittimi: Andrebbero ricompresi nei lavori gravosi o usuranti tenendo conto delle difficoltà relative al raggiungimento del requisito minimo vista la discontinuità lavorativa pur avendo tutte le caratteristiche di gravosità in costanza di imbarco;
    - Lavoratori Portuali: Il riconoscimento del lavoro di facchinaggio specifico esclude comunque tutti coloro che lavorano negli spazi angusti e/o in altezza e che sono esposti alle intemperie;
    - Trasporto Locale e Ferroviario:
      - La definizione di personale viaggiante include alcune figure ma, secondo la logica dei codici ISTAT, esclude i conducenti delle metropolitane, gli autisti di bus con capacità inferiore a 9 passeggeri, il personale addetto alle pulizie dei vagoni ferroviari, gli operatori di verifica, il personale di manovra e il personale addetto alla circolazione e formazione treni. Tutte figure che hanno caratteristiche lavorative tali da poter essere inserite nei lavori gravosi.
      - Va sanata la questione dell'ingiustificato innalzamento dell'età pensionabile per macchinisti, capitreno e manovratori FSI da 58 a 67 anni. Per analogia anche a queste figure professionali va riconosciuto il trattamento riservato al personale viaggiante iscritto al soppresso Fondo di previdenza per il personale addetto ai pubblici servizi di trasporto (ad esempio i conducenti di autobus e tram) per i quali

è stata confermata la pensione di vecchiaia con un anticipo di ben 5 anni rispetto all'età vigente nell'assicurazione generale obbligatoria.

- Lavoratori Trasporti a Fune: Ad oggi sono totalmente esclusi dai gravosi pur avendo le caratteristiche, per esposizione alle condizioni climatiche, per poter essere inserite.
- Trasporto Aereo: Sono esclusi, per codice ISTAT, i lavoratori addetti al carico e scarico bagagli pur essendo genericamente indicato il lavoro di facchinaggio;
- Driver: Si tratta di una figura professionale di nuova istituzione sulla quale va fatta una verifica rispetto allo stress da lavoro correlato e per analogia con gli autisti di mezzi pesanti oggi ricompresi nei gravosi.
- Nel sistema di calcolo misto contributivo non è più sufficiente guardare al beneficio pensionistico sotto il profilo della anticipazione. Sarebbe invece necessario il diritto della anticipazione al miglioramento del calcolo di pensione agendo sui coefficienti di trasformazione del montante del sistema di calcolo misto o contributivo.

---

## **Il Diritto di Sciopero**

- Occorre attivare una cogente e sinergica azione a tutti i livelli, sociali ed istituzionali, affinché le scelte organizzative e comportamentali delle aziende, in particolar modo committenti, che con l'intento di ottenere sempre maggiore margine di profitto favoriscono il concretizzarsi del fenomeno di dumping contrattuale, vengano scoraggiate attraverso penalizzazioni di carattere fiscale. Qualora ciò accadesse gran parte delle cause di insorgenza e di aggravamento del conflitto, verrebbero meno.
- Occorre altresì responsabilizzare ogni attore, in modo particolare le amministrazioni e le aziende, affinché ci sia regolarità nelle erogazioni delle retribuzioni alle lavoratrici e ai lavoratori, sempre più frequentemente pagate in ritardo o in alcuni casi non pagate, anche per scongiurare il rischio di gravi e spesso incontenibili tensioni sociali. Se è vero che ad una prestazione deve corrispondere una controprestazione è altrettanto vero che i precetti devono essere seguiti da sanzioni e che, oltre al controllato, debba esserci un attento controllore che, con azioni preventive, possa evitare alle lavoratrici e ai lavoratori di trovarsi in tali situazioni.
- Il tessuto produttivo delle filiere della mobilità e della logistica, sempre più frammentato e debole, non agevola la regolarità dei rapporti di lavoro e di conseguenza rende frequente il conflitto e la tensione sociale. È del tutto evidente che, anche ai fini della prevenzione del conflitto, l'aggregazione fra imprese determinerebbe effetti positivi.
- I sindacati comparativamente più rappresentativi sul piano nazionale, che si caratterizzano per la correttezza relazionale della loro azione oltre che per la propensione al negoziato efficace, quando ricorrono - in estrema ratio - allo sciopero, non possono e non devono essere penalizzate da un meccanismo, insito nella legge 146/90 e s.m.i., che mette sullo stesso piano tutti i soggetti proclamanti.



---

## Settore Mobilità

- Il settore della mobilità (ferro e gomma) è quello che, assieme al Trasporto Aereo e al trasporto Marittimo delle persone, ha subito gli effetti pesanti del lockdown e che subirà le trasformazioni più profonde che deriveranno dagli effetti di lungo termine della pandemia che dovranno essere opportunamente governati. In particolare lo smart working che continuerà a essere utilizzato anche a termine della emergenza, seppur in maniera ridotta rispetto al periodo di lockdown, porterà inevitabilmente una diminuzione della domanda di trasporto e la revisione dei modelli di business consolidati nel tempo come quello del trasporto ferroviario regionale e Alta Velocità.
- Le nuove difficoltà, in diversi contesti, si aggiungono alle criticità già esistenti prima della pandemia. Purtroppo, la politica industriale del Paese nel settore Mobilità, al di là dei tanti annunci, è stata parziale, discontinua e incline a mettere affannosamente "toppe" con una produzione legislativa che ha stratificato le norme esistenti determinando complicazioni, una parcellizzazione delle competenze e rimpalli di responsabilità fra Stato, Regioni ed Enti locali. I servizi pubblici sono stati inoltre, negli anni, destinatari di provvedimenti di pesanti tagli di risorse a causa di politiche di austerità e di contenimento della spesa pubblica.
- Il TPL
  - Il settore è stato colpito con grande forza dalla pandemia. Vi è l'urgenza di intervenire con risorse congiunturali comparabili con quelle degli altri Paesi UE (la Germania ha stanziato 6 miliardi per risarcire le società di trasporto per i danni da Covid-19) che coprano da un lato l'invarianza del corrispettivo dei contratti di servizio e dall'altro le perdite tariffarie senza però penalizzare le aziende più virtuose (es. atm, actv, ecc..).
  - Il TPL è oggi protagonista di una grande sfida: riorganizzarsi verso un sistema integrato di mobilità intelligente, che permetta di ridurre l'impatto ambientale causato dalle emissioni di gas a effetto serra e di decongestionare la viabilità stradale.
  - Si deve puntare alla creazione di una rete capillare di servizi di trasporto collettivo, centrati sui poli urbani, costruita su adeguate infrastrutture (autostazioni, stazioni) e sulla loro integrazione con gli altri servizi (taxi, car- e bike-sharing, ecc.) con una attenzione specifica al riequilibrio ferro gomma, all'integrazione organizzativa e all'efficientamento 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 rilanciare il ruolo delle "Agenzie per la Mobilità" e di attivare vere e proprie cabine di regia regionali che coinvolgano tutti gli attori del settore. Anche 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.
  - Oggi siamo di fronte al rischio di una ulteriore differenziazione delle condizioni del trasporto pubblico tra le Regioni. Nell'ambito della sanità in occasione della gestione della pandemia, si sono verificati tutti i limiti della legislazione concorrente;
  - Occorre rivedere il sistema di affidamento del servizio, privilegiando, come previsto dalla vigente normativa, l'affidamento tramite gara ma, allo stesso tempo, prevedendo gli

accorgimenti per evitare lunghissimi contenziosi che generano da un verso il blocco degli investimenti, dall'altro gli affidamenti temporanei ed in proroga con evidenti effetti negativi sul servizio. In ogni caso l'affidamento tramite gara non deve determinare il peggioramento delle tutele occupazionali e contrattuali dei dipendenti.

- In sintesi, noi crediamo invece che le risorse del Fondo vadano realmente stabilizzate garantendo una risposta adeguata alle reali esigenze collegandole all'indice inflattivo programmato ed allo stesso tempo che guardi alla quota di infrastrutturazione ferroviaria come elemento di finanziamento. Considerata l'attuale situazione altamente variegata tra le varie regioni relativamente all'assegnazione del servizio pubblico urbano ed extraurbano, in cui si alternano sistemi di attribuzione del servizio tramite gara ad evidenza pubblica, assegnazione in house o diretta, sarebbe necessario indirizzare il sistema in maniera uniforme su tutto il territorio nazionale con l'obiettivo di potenziare il servizio pubblico sia in termini quantitativi che qualitativi, tutelando l'occupazione di tutti gli operatori coinvolti.

#### - 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 determinato anche dal crollo del turismo.
- Il trasporto delle merci su ferro nel suo complesso ha retto; 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 riflessione sullo sviluppo del Trasporto Ferroviario che ponga al centro:
  - La revisione del modello di servizio del trasporto passeggeri ferroviario:
    - È necessario riprendere ad investire per dare risposte alle aree del Paese i cui abitanti oggi non hanno la possibilità di accedere (entro un'ora) al servizio ferroviario ad alta velocità oppure al trasporto aereo;
  - Il Trasporto ferroviario merci:
    - Nonostante le buone intenzioni del legislatore, i processi di liberalizzazione ferroviaria hanno portato alla proliferazione delle imprese ferroviarie ma non hanno ridotto lo squilibrio modale. 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 sarebbe importante rendere strutturale il Ferrobonus.
    - Si rende opportuna una migliore gestione dell'integrazione del trasporto ferroviario con quello gommato relativamente alla gestione dell'ultimo miglio".
    - Vanno poi incrementate in maniera significativa le risorse destinate al trasporto ferroviario delle merci in funzione di un migliore impatto ambientale e nel rispetto

degli obiettivi europei in termini di riduzione dell'inquinamento dell'aria. In tale contesto, attivando due forme di contribuzione da rendere disponibili per tutte le imprese ferroviarie, si può partire da subito con la "Autostrada viaggiante" sulla Linea Adriatica, già adeguata a tale traffico, con una capacità di effettuazione di 24 treni/giorno su una percorrenza di 800 KM, con un investimento di circa 100 Mln € di cui 60 a titolo di incentivo a fondo perduto per l'acquisto di 500 carri (finanziamento del 50% del costo) e circa 40 Mln €/anno a parziale copertura dell'extracosto generato dallo strutturale disavanzo costi-ricavi, dimensionato sui 6 €/Km;

- Revisione del modello organizzativo della manutenzione dell'infrastruttura con particolare attenzione alle questioni relative alla sicurezza del lavoro e alla sicurezza dell'esercizio;
- 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.
  - Il Protocollo sugli appalti, sottoscritto il 18 febbraio 2021 è una base importante di lavoro tra il Gruppo FSI e le Organizzazioni sindacali su questo tema. Occorre che il Governo dia seguito agli impegni che le parti hanno assunto a partire dal decreto di emanazione delle tabelle di costo del lavoro da parte del Ministero del Lavoro. Va inoltre prevista una limitazione del ricorso al subappalto per evitare ulteriori distorsioni.
- La contrattazione
  - È positiva la ripartenza del confronto sul CCNL delle Attività ferroviarie avvenuta con la sottoscrizione di un accordo ponte sul piano economico e del sopra citato Protocollo sugli appalti ferroviari. Ora occorrerà chiudere il rinnovo del CCNL con interventi che sappiano cogliere i grandi cambiamenti in corso.
  - Il CCNL della Mobilità rimane obiettivo fondamentale perché strumento in grado di rispondere:
    - Al superamento del dumping contrattuale tra i CCNF 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.
  - Nel Merce Ferroviario convivono l'applicazione di più CCNL (Attività Ferroviarie, TPL, Merce e Logistica). È necessaria una norma di legge che indichi il CCNL di riferimento per il settore sul modello di quanto già fatto in altri ambiti del Trasporto anche in fase di rilascio del Certificato di Sicurezza alla Impresa Ferroviaria;

#### - Aggressioni al personale

- Il tema va affrontato con decisione passando 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. Occorre riattivare il tavolo di monitoraggio permanente sia per il segmento Tpl che per quello ferroviario con il Ministero dell'interno e con il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili per combattere in maniera più incisiva il fenomeno individuando tutte le azioni di tipo formativo, informativo, organizzativo e di presidio dei mezzi e delle tratte a rischio aggressioni. In caso di aggressioni al personale della mobilità le aziende che hanno in carico le lavoratrici/lavoratori aggrediti devono sempre costituirsi parte civile nei confronti degli aggressori chiedendo i risarcimenti economici anche per gli aspetti legati a ritardi accumulati e/o a soppressioni del pubblico servizio.

---

#### **Trasporto merci e 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, al pari delle altre modalità di trasporto, 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.
- 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 l'Italia sconta un'enorme frammentazione delle imprese con un dimensionamento inadeguato alla strategicità del settore. Siamo l'unico Paese privo di "imprese nazionali leader" in ambito logistico.
- Occorre che si avvii al più presto, sotto l'egida del MIMS, 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;
  - 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 soggetti nazionali che possano competere nel mercato del trasporto e allo stesso tempo che la mole di risorse pubbliche destinate al settore sono orientate 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. Un elemento questo condiviso anche dalle controparti attraverso un avviso comune sottoscritto il 3 dicembre 2020.
- Il contratto della Logistica, Trasporto Merci e Spedizione, che è stato positivamente rinnovato il 18 maggio 2021, è sottoposto all'attacco dei contratti pirata per queste ragioni una norma o un protocollo che sancisca l'obbligatorietà di applicazione della sua applicazione costituirebbe quindi un elemento di contrasto alla pratica del dumping contrattuale, oltre che di valorizzazione del contratto e di rafforzamento delle condizioni di lavoro, di salute e sicurezza del settore.
- E commerce:
- Il segmento dell'e-commerce è ulteriormente esploso nel corso della pandemia e, presumibilmente, consoliderà il livello di diffusione e di fatturato. È ora che la ricchezza prodotta venga distribuita ai lavoratori e al territorio ed è ora che la politica e le istituzioni decidano se stare dalla parte delle lavoratrici e dei lavoratori del settore, e quindi del Paese, oppure dalla parte delle multinazionali. Un lavoro di qualità è assolutamente compatibile con i livelli di servizio che vengono offerti agli utenti.
  - In questo senso la vertenza Amazon dimostra la necessità di ricomporre la filiera attraverso la qualificazione delle relazioni sindacali con la committenza. Allo stesso tempo il Paese deve dotarsi di una strategia politica e istituzionale che, a partire dai processi di insediamento dei magazzini, anche attraverso veri e propri piani logistici per le città, determini condizioni di compatibilità ambientali e sociali.
- Rider
- Con l'ultimo accordo costruito con Just Eat si è raggiunto, in una delle più grandi aziende del comparto, il duplice obiettivo di certificare la subordinazione del rapporto di lavoro e di affermare che il CCNL Merci e Logistica è il riferimento per tutte le attività in cui si configura il contratto di trasporto (art.1678 c.c.) Ora si tratta di provare ad allargare questo modello alle altre piattaforme compatibili per dimensioni con questa.

---

### **Trasporto Marittimo e portualità**

- La pandemia ha evidenziato la grande importanza dell'intera filiera 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 fare fronte al calo dei traffici in particolare dei passeggeri e, più specificatamente all'enorme crisi che vive l'intero settore crocieristico che ha bisogno di

specifici interventi utili ad accompagnare la ripresa e indispensabili a garantire la salvaguardia occupazionale diretta ed indiretta.

- I Porti

- La felice posizione baricentrica del nostro Paese a cui viene assegnato il ruolo naturale di piattaforma logistica del Mediterraneo e anello di congiunzione con l'Europa rischia di non essere valorizzata e di vederci marginalizzati. Bisogna potenziare l'accessibilità dei nostri scali e collegarli con la rete ferroviaria nazionale sviluppando altresì l'intermodalità e sviluppando più efficaci strategie industriali, perché oggi il nostro sistema portuale e logistico si confronta con operatori globali. Bisogna quindi attivare, riconfermando il modello organizzativo portuale, politiche di miglioramento e il posizionamento competitivo dell'intero sistema per favorire e cogliere una maggiore domanda di trasporto da altri paesi terzi e non solo dal nostro sistema nazionale.
- Ancora oggi la Conferenza Nazionale delle Autorità di sistema portuale (AdSP) non assolve al ruolo di mettere a fattor comune un piano coordinato di investimenti e adeguamenti infrastrutturali nei porti, in una visione di sistema Paese articolata per vocazioni specialistiche di ogni singolo scalo, al fine di razionalizzare le risorse economiche da investire ed ottenere così una maggior valorizzazione degli investimenti.
- La riforma che ha trasformato i 57 Porti di rilievo nazionale in 16 AdSP rispondeva proprio a tale esigenza che, però, come si è già verificato in occasioni di precedenti riforme di sistema, non si è completamente attuata. Inoltre, con la trasformazione dei comitati portuali in comitati di gestione e l'uscita da questi ultimi delle parti sociali, si è indebolito il virtuoso sistema di partecipazione in quanto le esigenze industriali sono diventate in molti casi subalterne alle dinamiche politiche.
- Va definito ovunque il Piano dell'organico porto considerando il valore strategico che rappresenta nella ricognizione e conseguentemente nell'analisi dei fabbisogni lavorativi rendendo maggiormente esigibile la normativa vigente all'art.17 comma 15bis della L.84/94 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 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 incentrato sulle imprese concessionarie autorizzate ai sensi degli artt. 16 e 18 e, quali soggetti unici cui ricorrere per prestazioni e servizi temporanei di interesse generale, sulle imprese ex art. 17.
- 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 ancora in attesa di norma attuativa

- Il contingentamento delle concessioni ed il 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.
  - Dentro questo scenario va confermato l'obiettivo del D.L. 169/2016 e il 232/2017 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. La posizione di opposizione del Governo alla decisione della Commissione Europea sulla tassazione delle concessioni demaniali, ad oggi oggetto di ricorso delle diverse ADSP e di Assoporti, è stata quanto mai opportuna e va mantenuta.
- Il Trasporto Marittimo
- Anche il settore marittimo ha bisogno di precise ed urgenti scelte che devono accompagnare gli investimenti in atto sul piano delle innovazioni tecnologiche sia perciò che attiene alla conduzione delle unità navali sia per ridurre l'inquinamento ambientale.
  - 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.
  - Chiediamo 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 in prospettiva le opportunità di impiego stabile e qualificato per il medio lungo periodo.
  - Sono purtroppo ancora numerose le aziende in grave crisi economica che, anche in questi primi mesi del 2021, hanno fatto ricorso al Fondo di solidarietà Solimare per migliaia di lavoratori soprattutto del settore crocieristico coprendo solo quelli in costanza di rapporto di lavoro escludendone moltissimi altri pur avendo maturato il diritto al reimbarco.
  - 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 e, conseguentemente,

va sostenuto e reso esigibile quanto specificatamente previsto dall'Avviso comune sottoscritto il 16 dicembre 2020 così come vanno sostenuti economicamente i risultati ottenuti con l'accordo sugli allievi ufficiali del 2015 che ha consentito moltissime nuove immissioni di personale al fine di garantirgli un percorso di carriera marittima nell'ambito del continuo e crescente fabbisogno di competenze specialistiche richieste a bordo delle navi in relazione ai continui sviluppi tecnologici.

- In tal senso, la previsione di un sostegno di provenienza o derivazione pubblica all'impegno economico richiesto ai marittimi pare congruente all'obiettivo di qualificazione complessiva del sistema.
- In questa fase di restrizioni legate alla pandemia prevedere, per il mantenimento della validità dei certificati di competenza, la formazione a distanza o la proroga degli stessi.
- La rivoluzione digitale in atto coinvolgerà da subito la formazione e il settore della R&S. Dobbiamo pensare ai nuovi professionisti del mare, iniziando ad attuare una formazione capillare adeguata alle nuove tipologie di navi.
- Destinare risorse adeguate a programmi di formazione su aspetti di green e blu economy/sostenibilità e sull'innovazione tecnologica del settore marittimo, nei vari gradi di istruzione;
- Semplificare i requisiti di accesso e aggiornamento dei percorsi formativi di alcune figure professionali richieste sul mercato del lavoro marittimo. Ci si riferisce, in particolare, a quelle figure professionali (quali, ad esempio, operai meccanici, tankisti, gasisti, comuni di macchina, elettricisti/comuni elettrotecnici, cuochi equipaggio).
- Sviluppo delle competenze professionali e consolidamento delle sinergie tra scuola e il mondo del lavoro (armamento nazionale) per rafforzare percorsi alternanza scuola-lavoro utili al raggiungimento degli obiettivi di apprendimento e alla crescita delle competenze, che possono contribuire in maniera importante a fornire agli studenti le conoscenze e competenze funzionali agli effettivi fabbisogni delle compagnie di navigazione creando nuova occupazione.
- Non aver indicato la categoria tra quelle aventi diritto alle agevolazioni per il lavoro usurante rappresenta 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 terra ferma 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.



---

## Settore Viabilità

- Le concessioni autostradali sono tra le più grandi stazioni appaltanti del Paese e rappresentano 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. I soggetti privati detengono 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.
- La divisione degli operatori economici e la loro limitata dimensione costituiscono un limite all'azione programmatica ed un ostacolo all'attuazione degli investimenti e a una gestione efficiente della rete.
- Chiediamo al MIMS di aprire una fase specifica di confronto sul modello concessorio partendo 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;
  - Vanno chiarite le contraddizioni emerse tra MIMS e l'ART che non appaiono in sinergia. Un esempio è costituito dal contenzioso sui presidi minimi, sul quale a distanza di 3 anni ancora non è stata trovata una soluzione;
  - Occorre necessariamente qualificare l'oggetto della concessione, integrando, arricchendo e migliorando i servizi da assicurare all'utenza e dunque i contenuti della concessione stessa con la finalità di garantire un sistema di prestazioni per la qualità e sicurezza del nastro autostradale
  - 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 che desta preoccupazione in particolare per lo sviluppo del "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.
- Occorre implementare le politiche volte alla tutela della salute e della 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).

---

## **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.
- L'Italia già prima della pandemia 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);
  - 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.
- 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. Un timido inizio di regolazione di sistema si è avuto con il Piano del 2016.
  - L'attuale caos tariffario e di co-marketing attuato in alcuni sedimi aeroportuali, impedisce uno sviluppo ordinato e socialmente sostenibile di un settore che, per il nostro Paese, vale circa settanta miliardi. È indifferibile procedere ad un riordino del sistema aeroportuale nazionale secondo dettami che rispettino quanto previsto dal regolamento europeo n. 1315/2013. Urge ridefinire la classificazione degli aeroporti ed il sistema delle concessioni aeroportuali, garantendo la trasparenza e la congruità delle tariffazioni evitando fenomeni di dumping economico e sociale.
  - Sulla base di queste considerazioni, riteniamo che in tempi ristretti, l'applicazione del CCNL del Trasporto Aereo 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 MIMS 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.

- 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 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, CIGD e Solidarietà per la durata dell'ammortizzatore in oggetto. L'alimentazione del Fondo di Solidarietà, oltre che da un contributo ordinario sulle retribuzioni imponibili ai fini previdenziali pari allo 0,50% di cui due terzi a carico dei datori di lavoro e un terzo a carico dei lavoratori del settore, avviene anche 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 il 50% dell'incremento delle suddette addizionali (1,50 € a passeggero). L'attuale dotazione non è sufficiente a coprire le esigenze del 2021 visto il bassissimo regime del traffico.
- 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;
  - Maggiori garanzie sui tempi e modalità di erogazione da parte del FSTA dell'assegno ordinario mediante snellimento delle procedure;
  - 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");
  - Interventi a favore dei lavoratori stagionali e precari.

- Il CCNL del Trasporto Aereo

- L'articolo 203 del decreto Rilancio ha segnato finalmente un grande passo in avanti per i lavoratori di tutto il settore prevedendo che il personale delle compagnie aeree e delle aziende del settore che impiegano il personale sul territorio italiano con base di servizio in Italia debbano applicare trattamenti economici complessivi non inferiori a quelli minimi stabiliti dal contratto collettivo nazionale del trasporto aereo, firmato dalle "organizzazioni datoriali e sindacali comparativamente più rappresentative a livello nazionale". A questo punto occorre che gli organi deputati al controllo si adoperino per far applicare la norma;
- L'interpretazione della norma riguardo al CCNL di settore 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.

- 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.
- Alitalia
    - L'Italia ha necessità di una compagnia aerea nazionale che abbia un assetto in grado di farla competere su un mercato ricco, e pertanto molto agguerrito, di cui circa l'87% è occupato dalle compagnie straniere. In questo senso l'investimento previsto dal precedente Governo rappresenta una scelta giusta alla quale va data continuità. Piani di corto respiro rappresentano un controsenso.
    - Serve un reale Piano di rilancio basato sulla prospettiva di sviluppo della compagnia e non sul mercato attuale che salvaguardi i livelli occupazionali in linea con gli obiettivi di rilancio del settore che possa tragguardare Alitalia in una nuova era valorizzando, non solo un'azienda sino ad oggi mortificata da scelte industriali che ci limitiamo a definire errate, ma ponendo le basi perché si possa riordinare l'intero settore per non consegnare un importante asset strategico come il Trasporto Aereo, nelle mani di altri Paesi .
    - Abbiamo bisogno nel breve periodo di confermare le rotte di corto raggio e, con il venir meno dell'emergenza pandemica di riposizionare la compagnia sul medio e lungo raggio, razionalizzando il network di medio raggio ed investendo sul segmento Cargo che ha segnato un notevole incremento durante l'emergenza e le azioni sul fideraggio, diretto ed indiretto.
    - Per assicurare solidità industriale e sostenibilità economica la nuova compagnia dovrà avere nel proprio perimetro societario la manutenzione e l'Handling.
    - All'interno di questo progetto è, indispensabile la partecipazione diretta o indiretta dello Stato anche attraverso le proprie partecipate.
  - Air Italy
    - L'Azienda che lentamente sembrava si stesse risollemando dalla profonda crisi in cui era caduta a causa della cattiva gestione manageriale, dopo tantissime perdite, è stata posta in liquidazione.
    - Occorrono soluzioni di natura industriale che diano prospettiva ai 1465 lavoratori
  - Politiche attive del lavoro
    - In analogia a quanto previsto per il settore dei marittimi si richiede la creazione di un bacino unico per il ricollocamento degli esuberanti del personale del trasporto aereo per il periodo di validità della NASPI, finanziato dallo Stato con il fine del mantenimento delle certificazioni specifiche e dal quale le imprese che ne abbiano necessità possano attingere, con opportuni vantaggi contributivi.
  - Vettori
    - Le compagnie Low Cost rappresentano uno dei fenomeni più recenti che hanno interessato l'aviazione civile europea e 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 asimmetria competitiva si intende i, a titolo esemplificativo, la possibilità per il vettore di usufruire dei trattamenti fiscali del Paese di origine normalmente più vantaggiosi del sistema italiano e ai milioni di euro generati da accordi co-marketing con assegnazione diretta, e quindi senza gara, dei servizi.
- 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. Obiettivo velleitario che, di fatto, non si è realizzato.
  - L'operazione, infatti, ha garantito il passaggio di una rendita sicura dal Pubblico al Privato e, al tempo stesso, si è ceduta una quota parte di un asset strategico per il Paese. Non a caso negli Stati Uniti d'America le proposte di liberalizzazione di strutture di Air Traffic Management sono state sempre rigettate.
  - Purtroppo, il processo di privatizzazione avvenuto in Italia ha modificato l'atteggiamento della Società verso i servizi di assistenza al volo e il Piano Industriale, approvato a marzo 2018, Rende evidenti questi aspetti.
  - 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 mettere in discussione le ridondanze atte a garantire i necessari elevati standard di sicurezza.
  - Handling e Catering
    - Insieme ai vettori aerei le aziende fornitrici di servizi di handling e catering sono sicuramente le più colpite dalla pandemia.
    - La stagione della liberalizzazione ha portato il sistema ad una parcellizzazione di questo segmento di attività, con effetti negativi sulla qualità del servizio erogato e sui trattamenti contrattuali. È necessario dotare di una nuova regolamentazione il mercato dell'handling agendo sulle condizioni previste dai bandi di gara, prevedendo il rispetto della clausola sociale e contrattuale affinché si possa ridurre il numero di operatori presenti nei singoli aeroporti ammettendo soltanto i soggetti certificati e qualificati.
  - Manutenzione
    - Le manutenzioni aeronautiche, nel loro complesso, rappresentano un importante asset e costituiscono un importante volano industriale e occupazionale al servizio delle compagnie aeree.
    - Riteniamo opportuno 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 inviare gli aeromobili fuori dal nostro Paese.

---

### **Impianti di risalita**

Gli impianti di risalita costituiscono un settore fondamentale per l'economia di montagna che hanno risentito degli effetti della pandemia. Mentre per i lavoratori fissi si è fatto ricorso alla cassa integrazione, quelli stagionali Sono rimasti senza lavoro.

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 ante COVID non avverrà, presumibilmente, prima del 2022.

Sul piano degli 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.

---

### **Trasporto Pubblico non di linea**

Questo sarà coinvolto, probabilmente più di altri, da trasformazioni significative e da innovazioni tecnologiche che rendono spesso difficile la programmazione delle attività delle aziende e delle cooperative del comparto, e la configurazione di norme che rendano compatibili questi cambiamenti con i diritti dei lavoratori.

Il mondo Taxi, in particolare è interessato da diverse prospettive che possono cambiare di molto, ed in negativo, le esigenze e le caratteristiche della mobilità.

- Guida autonoma ed assistita;
- Le evoluzioni della filiera del turismo: tra crisi e ripresa;
- Il ricorso allo "Smart Working";
- 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. Occorre intervenire per evitare il rischio che le stesse riversino il costo sugli operatori e/o sull'utenza.
- Per evitare un vero e proprio "caporalato tecnologico" è necessaria una norma generale che distingua tra piattaforme proprietarie di mezzi, da piattaforme che svolgono solo funzioni di intermediazione.
- Vi è poi un problema di concreta esigibilità della tariffa per il lavoratore, da parte dei soggetti che gestiscono le piattaforme, in quanto le tariffe stesse sono di fatto fissate dai comuni e per il prestatore di servizio (tassista) vige l'obbligo ineludibile della prestazione.
- A tal proposito occorre emanare al più presto, il Decreto di regolamentazione delle Piattaforme Tecnologiche così come previsto dalla legge 12/2019, unitamente ai Decreti attuativi per il foglio elettronico di servizio e registro elettronico nazionale, previsti dalla stessa legge ed utili a diminuire ed eliminare definitivamente il fenomeno dell'abusivismo che attanaglia questo settore da troppo tempo.

- Essendo infatti questa materia Servizio Pubblico, dette regolamentazioni dovranno articolare l'esercizio delle piattaforme sia per la promozione, sviluppo e facilitazione della interconnessione distinguendola dalla Intermediazione che va invece regolata diversamente. Infatti, mentre l'interconnessione innesca e promuove una evoluzione del Servizio Pubblico senza sconvolgere asset e modelli organizzativi e/o tariffari (operatore-utente; utente-servizio, ecc.); l'Intermediazione si pone invece in termini di sovrastruttura in grado, se non regolata, persino di snaturare le prerogative legate sia al Diritto alla Mobilità dei cittadini che ai principi giuslavoristici di Diritto del Lavoro.
- Affianco a questo va inoltre previsto un meccanismo legislativo che possa prevedere che tutte le imprese, piattaforme tecnologiche, che si propongono in ambito di intermediazione delle chiamate abbiano l'obbligo di restare nel perimetro del sistema fiscale del nostro Paese.

---

### **Autonoleggio**

- L'emergenza da Covid - 19 ha causato un crollo del settore con punte del -98%. La prima cosa da fare nell'immediato è la tutela dell'occupazione pensando ad ammortizzatori sociali.
- L'attuale fase, pur gravissima, deve essere l'occasione per definire nuove strategie di rilancio che coniughino il segmento del mercato ai flussi turistici e consolidino il forte legame con l'Automotive, cioè, tra chi produce e chi offre il servizio, puntando sulla qualità e sostenibilità ambientale del servizio offerto al cliente/ utente. È necessario prevedere 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 in hub dotati di adeguate infrastrutture (autostazioni).
- 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.
- Infine, potrebbe essere interessante la costituzione di un Italian Player che possa offrire una ampia gamma di offerte turistiche e un sistema di servizi legati al sistema del noleggio anziché far gestire il tutto a Broker o a piattaforme straniere che dettano condizioni e prezzi.