



TESI

PER LE RISOLUZIONI

CONGRESSUALI

X CONGRESSO NAZIONALE
UILTRASPORTI

SOMMARIO

LINEE DI INDIRIZZO GENERALE	....	....	....	....	....	....	pag. 3
AMBIENTE, LOGISTICA, PORTI	....	....	....	....	....	....	pag. 8
MOBILITA'	....	....	....	....	....	....	pag. 13
VIABILITA'	....	....	....	....	....	....	pag. 40
TRASPORTO AEREO	....	....	....	....	....	....	pag. 45
MARITTIMI	....	....	....	....	....	....	pag. 50
POLITICHE DI GENERE	....	....	....	....	....	....	pag. 55
INTERNAZIONALE	....	....	....	....	....	....	pag. 57
SALUTE E SICUREZZA	....	....	....	....	....	....	pag. 59
FORMAZIONE	....	....	....	....	....	....	pag. 61

LINEE DI INDIRIZZO GENERALE

Da sempre siamo convinti che i trasporti e la logistica sono fondamentali per lo sviluppo economico e sociale del nostro Paese e che una regolazione e una programmazione dell'intero sistema dei trasporti contribuisce in modo significativo alla ripresa strutturale dell'economia nazionale.

Da qualche anno a questa parte finalmente la politica del Paese ha posto al centro della propria agenda un'attenta opera di pianificazione e programmazione infrastrutturale, puntando sull'integrazione funzionale della domanda e dell'offerta di mobilità di persone e merci. Si è così interrotta la tradizione degli interventi parziali e indipendenti, delle opere incompiute e dei duplicati inutili, che ha ostacolato la mobilità delle persone e la crescita degli scambi commerciali, distogliendo verso l'estero milioni di euro di valore aggiunto prodotto dalla logistica.

Le politiche di sviluppo di un sistema infrastrutturale coerente con le linee tracciate dalla strategia Europa 2020 e collegato funzionalmente alle reti europee Ten-t ci trovano d'accordo, perché è il solo percorso che può assicurare la crescita occupazionale dei nostri settori, sostenere i livelli professionali e di competenza dei lavoratori e spingere alla creazione delle nuove figure collegate allo sviluppo 4.0.

Apprezziamo, quindi, il radicale cambiamento di impostazione nella politica nazionale di infrastrutture e trasporti introdotto nell'ultima legislatura, che si presenta come grande progetto di sistema complessivo del Paese con orizzonte 2030. Tra i primi risultati incassati, la riforma dei porti, attuata in base al PSNPL (Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica) del 2014, che ha stabilito 10 obiettivi di aggiornamento e sviluppo della portualità italiana declinati in azioni, a cui hanno fatto seguito il DL 169 del 4 agosto 2016 di revisione della disciplina concernente le Autorità portuali, integrato dalle disposizioni del decreto c.d. "correttivo porti" approvato in via definitiva a fine 2017; la promulgazione del nuovo Codice degli Appalti DL50/2016, che per la pianificazione, programmazione e progettazione infrastrutturale individua 2 strumenti tuttavia non ancora licenziati: il PGTL (Piano Generale dei Trasporti e della Logistica) e il PPP (Documento Pluriennale di Pianificazione); il Piano Aeroporti ed il Piano della Mobilità Turistica, che recuperano entrambi un

concetto che rischiava di essere perso nel caos delle attribuzioni di competenze tra Stato e Regioni/Territori, dei localismi e degli elenchi delle opere pubbliche fini a se stesse.

Un altro segnale di cambiamento è stato poi affidare all'Allegato DEF la funzione di sintesi dell'attuazione, consuntiva e programmatica, legando in modo diretto la programmazione alle risorse disponibili ed al loro finanziamento effettivo, unendo al concetto di "sistema Paese" visioni strategiche delle priorità e mettendo al centro dell'agenda pianificazione, valutazione delle opere, progettazione di qualità e coinvolgimento di territori e cluster, come da Allegato al DEF 2017 "Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti infrastrutturali".

Gli investimenti sulle infrastrutture devono poi poter anche contare su un sistema pubblico che attragga finanziatori privati con certezze di remunerazione del capitale investito. Gli interventi dei privati in partnership pubblico-privato se poste in un contesto di regole chiare ed esigibili che non penalizzino le tutele sociali e le prerogative delle amministrazioni locali, sono in grado di contribuire alla costruzione di un sistema efficiente e di qualità rispondente all'esigenze di sviluppo del sistema produttivo.

La valutazione del fabbisogno di grandi opere basata su parametri di scelta e programmazione certi basati sulla domanda di trasporto di persone e merci, è un buon presupposto di partenza per una mobilità interconnessa e intermodale, sviluppata su una rete organica di collegamenti urbani, interurbani ed infra/intra-territoriali nazionali ed europei, che privilegia il trasporto collettivo, bisognoso, come nelle previsioni, di incentivi finalizzati al ricambio del parco mezzi e rotabili.

Sotto il profilo della mobilità europea, le Ten-t sono le arterie principali che attraversano l'Italia sfociando nei porti italiani, nodi domestici, mediterranei, europei ed intercontinentali di merci e passeggeri in entrata e in uscita. In questo quadro non va dimenticato il ruolo assunto dalle Zone Economiche Speciali (ZES) per il rilancio nelle aree portuali di interi distretti industriali del nostro Mezzogiorno, previste dal Decreto Sud 2017, a cui è aggiunta la previsione delle Zone Logistiche Semplificate (ZLS) istituite dalla Legge di Bilancio 2018 nelle aree portuali delle regioni del Centro-Nord. Entrambi puntano ad attrarre investimenti anche dall'estero per aggregare i flussi di merce in grande crescita nel Mediterraneo.

Altro elemento qualificante è la rete ferroviaria, oggetto, nell'Allegato al DEF 2017, di 23 interventi e 4 programmi, nonché la scelta di orientarsi per il completamento dell'AV nel Sud Italia sul modello tedesco, recuperando velocità e confortevolezza e possibilmente tracce preesistenti, evitando la costruzione di nuove infrastrutture troppo costose ed invasive sotto il profilo ambientale.

Mare e ferro sono altresì le principali modalità indicate dalla Commissione europea per una mobilità ecocompatibile, ed il Governo ha stanziato per il biennio 2018-2019, 358 milioni di euro di fondi per incentivare il trasporto intermodale, destinati al Marebonus, al Ferrobonus, allo sconto pedaggi sulle tracce ferroviarie e agli incentivi per i terminalisti portuali che confluiscono merci su treno o utilizzano terminal ferroviari.

Queste iniziative sono rispondenti ai desiderata della nostra Organizzazione, che in linea con le politiche dei trasporti dell'UE, ha sempre rivendicato una politica di sostegno alle modalità meno inquinanti e meno pericolose per il trasporto delle merci in Italia, che avesse l'obiettivo di trasferire quote crescenti di traffico dalla gomma al trasporto marittimo e ferroviario.

L'elaborazione normativa e regolatoria di un unico sistema logistico e di trasporto per il Paese segna quindi un cambiamento epocale, che richiede al nostro Sindacato, che da tempo ne auspicava l'introduzione, un veloce adeguamento di elaborazione per essere al passo nella difesa e tutela dei lavoratori della categoria, immersa in uno scenario che diventa ogni giorno sempre più complesso e globalizzato, ma anche sempre più frammentato e fragile dal lato del lavoro.

Dobbiamo ricercare soluzioni adeguate e anche innovative per le lavoratrici e per i lavoratori coinvolti in tutte le pieghe dei trasporti e della logistica, dove le spinte a liberalizzare e privatizzare sono molto forti e tese a ridurre allo zero quel ruolo dello Stato necessario a garantire la tutela dei diritti di lavoratori e dell'utenza, specialmente di quella più debole, e parità di regole tra aziende concorrenti, per impedire qualsiasi forma di dumping economico e sociale.

Dunque in prospettiva dobbiamo essere preparati e in grado di gestire problemi e conflittualità di categoria in scenari locali e nazionali sempre più complessi e a volte inediti sotto il profilo organizzativo e tecnologico, ma anche sempre più frammentati, per una serie di fattori riconducibili alla pratica delle imprese di servizio di esternalizzare fasi e segmenti del processo di produzione non ritenuti *core* ed ai tentativi di molte imprese di ricorrere alla fornitura di lavoro temporaneo per la composizione dei propri organici.

Merita la nostra attenzione il paradosso che in generale si evidenzia nel processo di modernizzazione dei trasporti e della logistica, a cui non corrisponde automaticamente il miglioramento del lavoro, ma al contrario la forte concorrenza di mercato che si crea tra le imprese si scarica sull'abbattimento dei prezzi di vendita dei servizi, con il taglio di salari e sicurezza, anziché operare sull'efficienza del processo di produzione, sulla qualità e sul contenimento dei margini di profitto.

In tutto questo non va dimenticato che il contesto dei trasporti nel nostro Paese è caratterizzato dalla preoccupante forte crescita delle fasce a basso reddito e del lavoro precario, confermato anche dai recenti dati Istat sulla povertà e sulla forbice sempre più allargata tra produttività e concentrazione della ricchezza, che condizionano fortemente il mercato dei trasporti, rendendo cogenti gli obiettivi confederali UIL di equa redistribuzione della ricchezza, di sviluppo e stabilità occupazionale, nonché di buon lavoro, per la dignità delle persone e per il necessario potere d'acquisto a sostegno della nostra economia.

Realizzare un sistema generale di infrastrutture e trasporti presuppone un'organizzazione del lavoro interconnessa e in rete, che a noi Sindacato non solo pone nuovi problemi di organizzazione del lavoro per la produzione dei servizi e di sicurezza sul lavoro, ma ci impegna fortemente nel far sì che vengano fissati e tenuti ben fermi i paletti di buona occupazione, formazione, organizzazione, salario, sicurezza, legalità.

Servono regole e provvedimenti che intervengano a sanare le criticità, alcune delle quali in attesa di essere risolte da tempo, restituendo al lavoro la dignità che gli spetta e riconoscendone il ruolo strategico e decisivo che svolge nella realizzazione dei servizi.

Infine, è necessaria un'approfondita valutazione sul ruolo sempre più preminente che assume l'ART quale ente autonomo di regolazione del Trasporto, sulle aree di intervento e sugli effetti che tali regole hanno sul lavoro e più in generale sul ruolo delle Authority nella regolamentazione del mercato.

SETTORI

AMBIENTE, LOGISTICA, PORTI

Porti

Mai come in questi ultimi anni si iniziano a vedere gli effetti sui terminal, e più in generale sui porti, dell'evoluzione delle tendenze dello shipping mondiale, ovvero della concentrazione oligopolista dei traffici contenitori, del gigantismo navale e della penetrazione delle compagnie armatoriali nel segmento terrestre della catena logistica.

Effetti che, congiuntamente alla "crisi del transhipment", hanno innescato le note vertenze dei porti di Taranto, Gioia Tauro e Cagliari dove, come Uiltrasporti siamo stati molto incisivi per l'istituzione delle Agenzie per i lavoratori licenziati o in esubero nei terminal. In questa logica, di rilancio della portualità e della logistica, occorre quindi rivedere l'attuale "concezione" dei porti quali mero punto di transito o di trasbordo delle merci, ma pensare alla portualità come una vera e propria industria, creatrice di valore aggiunto che permette di dare nuovo impulso all'economia nazionale.

La congiuntura nel Mediterraneo induce ad un cauto ottimismo grazie alla ripresa dei traffici, dovuti anche al raddoppio del canale di Suez, e alle opportunità geostrategiche rappresentate dalla nuova Via della Seta grazie al progetto cinese One Belt One Road.

In questo quadro, i nostri scali portuali, grazie agli ultimi interventi legislativi (d.lgs. 169/16 ed il c.d. correttivo porti) che aprono la strada alla riorganizzazione, semplificazione e razionalizzazione del sistema portuale italiano fortemente voluto dalla Uiltrasporti, si candidano finalmente a diventare il cardine di un sistema logistico integrato capace di dare nuovo impulso alla nostra economia.

Essendo in una fase di prima applicazione è ancora presto per tracciare un bilancio definitivo di tali norme. Ad ogni modo, l'introduzione nel correttivo porti dell'«organico porto», di cui la Uiltrasporti è stata promotrice, e dei piani Operativi di Intervento per il lavoro portuale, rappresentano i primi strumenti di politica attiva, in grado di tarare l'organico complessivo in base alle esigenze delle singole imprese e di consentire interventi di riqualificazione professionale e ricollocazione per i lavoratori delle imprese autorizzate in caso di crisi.

Grazie al nostro impegno ed alla nostra lungimiranza è stato aggiunto, inoltre, anche un altro importante tassello, seppure parziale, ossia l'introduzione di processi di agevolazione all'esodo per i lavoratori delle imprese ex art. 17 della L. 84/94.

Non mancherà il nostro impegno per l'estensione di tale strumento anche agli altri lavoratori portuali oggi esclusi.

Agenzie marittime raccomandatarie e mediatori marittimi

In una fase di grandi modifiche dei mercati, influenzati dal cluster della finanza mondiale, oltre che dalla massiccia invasione delle nuove tecnologie che hanno prodotto dei significativi cambiamenti anche nei modelli di consumo individuale che stanno influenzando quelli produttivi, ci troviamo di fronte ad una nuova rivoluzione industriale, così detta 4.0.

È di questi ultimi anni l'accentuazione della concentrazione del mercato agenziale, oltre che di quello delle compagnie di shipping e dei terminalisti, che ha reso ancora maggiormente manifesto l'obiettivo delle compagnie di riuscire a controllare costi ed efficacia delle componenti del percorso logistico integrato, per riuscire ad assicurare ai propri clienti un servizio a costi competitivi (più bassi di quelli dei competitor) ed affidabile (più efficace rispetto a quello offerto dai competitor).

Non possiamo, infatti, sottovalutare come il settore sia stato segnato dalla turbolenta crisi di grandi compagnie di Shipping, come quella di Hanjin, che ha tragicamente testimoniato quanto le politiche di abbattimento dei noli abbiano profondamente viziato il mercato, costringendo le agenzie alla concentrazione e producendo gravi ripercussioni anche sui lavoratori.

Lo sforzo del sindacato per salvare posti di lavoro si è scontrato pertanto, in un primo tempo, con la gestione di moltissime agenzie (talvolta addirittura di loro diretta appartenenza) da parte di gruppi multinazionali, forti di logiche di profitto che hanno travalicato (e travalicano ancora) gli stessi interessi del settore, rivolgendosi principalmente al mercato borsistico con le conseguenze che abbiamo subito dalla fine del 2008.

Traspare pertanto uno scenario in profonda mutazione, i cui esiti sono ancora incerti, dove alcune concentrazioni risultano già effettuate (China Shipping/COSCO e APL/CMA), altre sono in fase di perfezionamento (UASAC/Hapag Lloyd e Hamburg Sud/Maersk) e altre fusioni ancora sono in vista (Mitsui/Nyk/Kline), con un contesto in cui le compagnie hanno per lo più consistenza internazionale, surrogata da un sistema nazionale di entità e dimensioni ridotte, ed i mediatori marittimi (brokers) hanno per la maggior parte origine italiana.

In questo scenario si colloca il rinnovo del CCNL, che ha rappresentato pertanto un importante traguardo in quanto è stato sottoscritto prima della naturale scadenza ed ha riguardato aumenti economici che consentono un recupero di marginalità ben oltre gli indici inflattivi, oltre che la definizione di regole contrattuali che rafforzano la tutela delle condizioni dei lavoratori, qualificano

il lavoro e rispondono a modelli organizzativi atti a garantire maggiore efficienza e qualità all'interno del processo produttivo, alla luce di un panorama europeo e mondiale in continua evoluzione.

Servizi Ambientali

Secondo i dati Eurostat in UE nel 2015 sono stati prodotti circa 242,2 mln di tonnellate di rifiuti urbani, 117 mila tonnellate in meno rispetto all'anno precedente. Tale dato è da imputarsi probabilmente ai minori consumi legati alle condizioni economiche derivate dalla crisi che sta ancora attraversando l'Europa.

In particolare, in Italia la produzione di rifiuti nel 2016 è stata pari a 30,1 mln di tonnellate con un aumento rispetto al 2015 del 2%, dato però sfalsato, per eccesso, rispetto all'anno precedente dal cambio di metodo di calcolo adottato dal Ministero dell'Ambiente.

Il dato riferito alla raccolta differenziata si attesta a circa 15,9 mln di tonnellate, in crescita del 12% rispetto al 2015, di cui il Nord con il 64,2%, il Centro con il 48,6% e il Sud con il 37,6%.

Nel 2016 sono stati trattati negli impianti di incenerimento con recupero energetico (in totale 41) 5,4 mln di tonnellate di rifiuti urbani (-3,2% rispetto al 2015) e conferiti in discarica 7,4 mln di tonnellate (-5% rispetto al 2015).

Considerando che la domanda di materie prime continua ad aumentare nonostante la crisi, bisogna cominciare a considerare i rifiuti non solo come un problema da gestire, ma come una risorsa economica da riutilizzare, riducendo così l'impatto dei consumi sulle risorse naturali.

In questo contesto non solo il sistema rifiuti, ma tutto il sistema di tutela del territorio e dell'ambiente va visto come un'occasione di sviluppo economico del Paese e non come un costo senza alcun ritorno.

Bisogna avviare al più presto un vero processo di industrializzazione del settore, realizzato attraverso aggregazioni o aziende maggiormente dimensionate, che svolgano il ciclo completo dei servizi in bacini ottimali più larghi possibili, regionali o sovra regionali, con numero elevato di abitanti, al fine di realizzare un'adeguata economia di scala.

Il tema dell'ambiente, la sua tutela e il suo rapporto, da un lato con la produzione e con il reddito e dall'altro con la crisi e l'evoluzione del mondo del lavoro, rappresenta la vera prospettiva occupazionale quantitativa e qualitativa e deve essere sempre più argomento fondamentale delle strategie delle forze sociali e politiche.

La Uil e la Uiltrasporti in particolare, debbono continuare ad impegnarsi concretamente sui temi della protezione e valorizzazione dell'ambiente e dell'emergenza climatica, per dare il proprio contributo alla realizzazione delle scelte strategiche sul modello di sviluppo sostenibile, così come è stato fatto nel nuovo Codice dei contratti pubblici ed in particolare all'Art. 30 co. 4 che obbliga le aziende appaltanti ad applicare il CCNL di settore strettamente connesso all'attività oggetto dell'appalto. Così come l'Art. 50 che prevede l'applicazione di specifiche clausole sociali nei cambi di appalto.

L'impegno della Uiltrasporti nel settore è stato inoltre ribadito dall'ottimo risultato delle elezioni RSU RLSSA del 25 e 26 ottobre 2017, che ci hanno attestato terzo sindacato nazionale con il 18% delle preferenze.

Logistica Trasporto Merci e Spedizione e Cooperazione

Il settore della logistica vale in Italia oltre 100 mld di euro di fatturato all'anno, ma come è ormai noto, ha anche con un costo annuale per inefficienze dai 24 ai 34 mld di euro all'anno.

Il piano operativo nazionale 2014-2020 favorisce lo sviluppo delle reti immateriali, stanziando 63 milioni di euro per la catena logistica digitale, opera questa di sburocratizzazione della gestione e controllo amministrativo dello Stato, avviata dal Governo. Ma attraverso la digitalizzazione delle procedure il recupero del gap sopra citato è solo parziale.

Infatti, la logistica in Italia è caratterizzata da una polverizzazione della dimensione di impresa e dall'ampio utilizzo dell'esternalizzazione di fasi o segmenti del processo, che danno luogo alla proliferazione di appalti e l'utilizzo di cooperative che producono ampie sacche di sfruttamento e mancanza di tutele. Il nostro Sindacato è impegnato nel trovare soluzioni che riducano la possibilità di evasione fiscale e fenomeni di dumping contrattuale per salvaguardare la "buona e sana cooperazione".

Su questi temi sta impattando anche lo sviluppo crescente dell'e-commerce e il conseguente sviluppo dei corrieri al servizio di piattaforme che impongono condizioni di lavoro precarie. In questo contesto si innesta il tavolo della Logistica istituito presso il Ministero dello Sviluppo Economico, fortemente voluto dalla Uiltrasporti, che si sta adoperando per la verifica di iniziative e soluzioni normative per contrastare la diffusione di comportamenti illeciti nel settore. Molto importante in questa direzione potrà essere l'istituzione di tabelle ministeriali sul costo del lavoro e l'applicazione al settore di norme ispirate al principio contabile dello *split payment* per evitare fenomeni elusivi.

Per quanto concerne l'autotrasporto, l'Art. 47-bis della manovra (L. 50/2017) convertita in legge, contiene importanti novità per il settore, soprattutto per quanto riguarda il tema caldo della concorrenza sleale. In particolare, nuove disposizioni disciplinano il cabotaggio eseguito in Italia dai conducenti stranieri, che avranno l'obbligo di comunicare preventivamente il distacco. La norma prevede che i vettori esteri che effettuano questo tipo di operazione sul nostro territorio dovranno essere forniti di documentazione contenente informazioni su paga oraria in euro e rimborso spese di viaggio, vitto e alloggio. In questo senso è importante la sentenza della Corte di Giustizia che stabilisce il divieto del riposo sul mezzo. I recenti incidenti, che hanno visto coinvolti autoarticolati e la perdita di molte vite umane, ci impongono di lavorare alacremente per migliorare le condizioni di lavoro dei conducenti, attraverso tempi di guida che consentano il corretto recupero psicofisico e attraverso politiche che favoriscano il trasporto intermodale decongestionando le strade e le autostrade.

In ambito europeo, un'attenzione particolare va data alla problematica del distacco della somministrazione offerta da Agenzie e/o imprese di Paesi neo-comunitari, in particolar modo rumene e polacche. La delocalizzazione delle imprese è stata oggetto di ampio dibattito in seno alla trattativa per il rinnovo del CCNL di settore firmato il 3 dicembre 2017. Il nuovo CCNL decorre dal 1° gennaio 2018 e scadrà il 31 dicembre 2019. L'intesa prevede da un lato un aumento economico delle retribuzioni, spalmato sul periodo 2018-2019, più un'*una tantum* da versare a titolo di arretrati, dall'altro un aggiornamento normativo che prevede in particolare disposizioni orientate a rendere più "flessibili" le prestazioni. E' stato inoltre previsto un sistema "premiare" per le imprese di autotrasporto che re-internalizzano o creano nuova occupazione, attraverso un regime più favorevole sulle nuove assunzioni.

MOBILITA'

Le priorità nazionali sulle politiche per la mobilità

Le aree tematiche rilevanti per il futuro dei trasporti in Italia, da condividere, programmare e regolamentare, sono:

- Concorrenza, competitività e regolazione nei trasporti;
- Programmazione, scelte e meccanismi di finanziamento degli investimenti;
- Integrazione del sistema logistico e politiche per il trasporto merci;
- Riorganizzazione del trasporto pubblico locale.

Alcuni snodi prioritari che possono essere fattori di stimolo per una ripresa di centralità del settore della mobilità per superare alcuni dei deficit di competitività che frenano lo sviluppo economico del Paese possono essere rappresentate da:

- Il ruolo centrale delle aree metropolitane, quale punto di accumulazione degli elementi di costo sociale ed economico derivanti dalla inadeguatezza del sistema dei servizi di trasporto; nel corso degli anni si è accumulato un deficit di investimenti nella modernizzazione dei servizi urbani, che oggi hanno generato elevati squilibri di efficienza, che determinano congestione, inquinamento, bassa efficienza nel processo di erogazione dei servizi di mobilità collettiva; le scelte pubbliche di riorganizzazione strategica delle reti e dei servizi di trasporto debbono ripartire da una nuova centralità delle città;
- Le profonde modificazioni nella geografia internazionale del lavoro che hanno posto il nostro Paese ai margini di una rivoluzione logistica che sta cambiando profondamente la mappa dei flussi e degli scambi di merce; rischiamo di perpetuare una politica delle infrastrutture che continua a guardare ad una geografia industriale e logistica che intanto ha modificato profondamente i propri baricentri;
- Le politiche di regolazione del settore che registrano gli esiti di una produzione normativa degli ultimi decenni oscillante ed incerta, apparentemente ansiosa di intraprendere la strada delle liberalizzazioni e della modernizzazione, ma in realtà capace sinora di preservare gli assetti tradizionali dei principali comparti, più orientati alla tutela delle posizioni precedenti che non capaci di traguardare la modernizzazione necessaria. Ci si

auspica che l'attività della Autorità di regolazione dei trasporti possa coincidere con un riordino del metro regolatorio.

Trasporto pubblico locale

Negli ultimi anni in Italia la quota di spostamenti motorizzati effettuati con mezzi pubblici in ambito urbano e peri-urbano si è contratta, passando dal 14,6% del 2014 al 11,7% del 2015, mentre quella dell'auto è passata dall' 81,1% all' 83,8%.

Il processo di terziarizzazione dell'economia ha determinato nel tempo l'affermarsi di un modello economico di sviluppo urbano-centrico: nel 2015 il 72% della popolazione italiana risiedeva nelle aree urbane e tale quota, secondo le Nazioni Unite, è destinata a salire raggiungendo l'82% nel 2050. La crescente rilevanza delle città si manifesta anche in riferimento alla ricchezza prodotta, se si considera, per esempio, che nei primi 10 Comuni italiani per numero di abitanti si produce il 43% del PIL nazionale.

Appare evidente, dunque, come il tema della mobilità urbana non possa assumere una mera valenza locale, ma rappresenti, di fatto, una priorità nazionale.

Nel 2015 il trasporto pubblico locale (TPL) ha generato un valore della produzione di più di € 12 mld, impiegando circa 126 mila addetti (l'1% degli addetti totali in Italia). Nello stesso periodo, hanno utilizzato il mezzo pubblico 5,2 mld di passeggeri.

La rilevanza del settore non dipende soltanto dalla sua dimensione economica, ma la qualità del trasporto pubblico locale si riflette in misura significativa sulla competitività del Paese. L'Italia, anche a causa di un sistema di trasporto pubblico inadeguato, sopporta, infatti, un costo associato alla congestione che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti stima pari a € 11 mld.

Elevati livelli di congestione si rilevano in particolare nei grandi centri urbani: Milano e Roma, dove in media si perdono nel traffico rispettivamente circa 72,6 e 47,6 ore/anno per abitante, si collocano al 1° e al 7° posto nel ranking delle città più congestionate in Europa.

Le inefficienze del TPL gravano, inoltre, sulle finanze pubbliche, sia in quanto il trasporto rappresenta per le Regioni la seconda voce di spesa dopo la sanità, sia perché, con gli attuali meccanismi di allocazione delle risorse, le inefficienze delle aziende pubbliche di TPL ricadono sui bilanci degli Enti Locali di riferimento. Inoltre, una mobilità urbana e periurbana inadeguata impone ai cittadini costi aggiuntivi che contribuiscono a deprimere la domanda interna, già condizionata dalla congiuntura economica negativa.

Il maggiore utilizzo dell'auto per gli spostamenti all'interno delle città italiane di medie-grandi dimensioni, connesso all'inadeguatezza della rete di TPL e alla bassa qualità del servizio offerto, rappresenta per le famiglie italiane un extra-costo rispetto alla media europea stimata pari a circa € 6 mld/anno, una sorta di spread della mobilità inefficiente.

In tutti i Paesi a più elevato livello di reddito pro capite i cittadini possono fare affidamento su un sistema di trasporto pubblico efficiente. Il TPL assume oggi nei Paesi più avanzati il connotato di "bene di merito" e, in quanto tale, diviene oggetto di politiche ad hoc che ne incentivino il consumo. È necessario che, al più presto, anche l'Italia si muova in questa direzione. Di qui il ruolo cruciale di un'offerta di mobilità adeguata.

Il parco mezzi su gomma in Italia si caratterizza per un'età media molto elevata (pari a 12 anni rispetto a un valore medio europeo di 7 anni). Questa dinamica, chiaramente connessa alla difficoltà fin qui rilevata dalle aziende di realizzare investimenti sulle flotte in una congiuntura caratterizzata dal taglio delle risorse in conto capitale, ha condizionato in modo significativo e negativamente la domanda incidendo sui costi operativi delle aziende del trasporto e generando un aumento dei costi medi di manutenzione connesso alla vetustà dei veicoli.

In l'Italia l'offerta di trasporto pubblico va riallineata alle reali nuove necessità della domanda.

Anche il processo di trasformazione delle ex municipalizzate in società di capitali, dalla quale si attendeva una spinta all'efficienza delle gestioni e all'industrializzazione del settore, non ha prodotto i risultati sperati anche a causa di meccanismi di governo inadeguati.

Gli Enti territoriali, infatti, sono spesso titolari di funzioni potenzialmente confliggenti, svolgendo contemporaneamente il ruolo di decisore politico, regolatore del mercato, committente e/o controllore del servizio e azionista unico o di maggioranza delle imprese di gestione del servizio.

Le aziende del trasporto pubblico locale, secondo l'ultima stima, ammontano a circa 1.023, comprendendo sia gli operatori del TPL in senso stretto (metropolitane, tranvie, filobus, autolinee), sia le imprese ferroviarie regionali, con FSI incluse, e impiegano circa 126.000 addetti.

Nonostante in alcune Regioni (Emilia Romagna, Umbria, Toscana, Lombardia, Abruzzo) si siano verificati processi di aggregazione/fusione, la parte rimanente è costituita da piccole aziende, in genere impegnate in concessioni dirette o subappalti da parte di aziende pubbliche e svolgono per lo più servizi a domanda debole ma di grande interesse sociale (montani o periferici) oltre ad assorbire quote di risorse assolutamente rilevanti.

Più del 90% delle aziende eroga servizio di trasporto collettivo su gomma (il 22% solo servizio urbano, il 59% solo extraurbano, il 19% misto), mentre 28 aziende offrono servizi di trasporto ferroviario regionale, 8 servizio su metropolitana, 14 servizio tranviario e 27 altre tipologie di trasporto urbano. Sebbene il settore sia rappresentato da aziende tanto pubbliche quanto private, il comparto del TPL eroga il servizio urbano quasi totalmente grazie ad aziende pubbliche, che gestiscono anche circa il 75% del trasporto extraurbano. La quasi totalità delle aziende è organizzata in società di capitali, l'80% di queste è una società per azioni. La forma di struttura maggiormente diffusa tra le aziende del TPL sembra dunque ancora quella della SpA pubblica.

La caratteristica distintiva delle imprese del TPL è la piccola dimensione, siamo in presenza di un settore molto frammentato, da qualsiasi prospettiva lo si consideri:

- Circa tre quarti delle aziende del settore non arriva a € 50 mln di fatturato annuo;
- Quasi la metà delle aziende ha un numero di dipendenti compreso tra 1 e 5 (il top player del settore non arriva a 12.000 addetti, l'equivalente francese ha un numero di dipendenti pari a 56.000 unità, 120.000 l'equivalente inglese);
- I primi cinque operatori del settore registrano una produzione chilometrica aggregata pari al 30% nazionale (la media europea è pari al 49%, in Francia si raggiunge il 65%).

La situazione di grave crisi nella quale versa il trasporto pubblico locale ha assunto connotati di assoluta emergenza. Il quadro legislativo è cambiato in continuazione dal 1997 in poi, mettendo così il settore in una confusione normativa perenne. Tale stato di confusione è stato un micidiale terreno sul quale hanno dispiegato i loro effetti pesantissimi i tagli lineari alle risorse dei precedenti governi. Per dare una strutturazione di tipo industriale ad un settore troppo abituato al finanziamento pubblico occorre fare chiarezza sulle competenze. Il trasporto pubblico locale è competenza esclusiva delle Regioni ma viene finanziato dallo Stato centrale. Ogni volta che lo Stato ha varato leggi di riforma, puntualmente, le Regioni hanno reagito con ricorso alla Corte Costituzionale che ha invalidato la riforma di turno.

Occorre fare chiarezza nel rapporto tra Stato e Regioni in materia di trasporto pubblico locale soprattutto in materia di finanziamento al settore.

La revisione del concetto di spesa storica e una legislazione che produca le aggregazioni tra le aziende sono basilari per iniziare un processo di trasformazione da un settore assistito a uno industriale.

Le associazioni datoriali anziché promuovere le integrazioni aziendali e spingere per gare su ambiti più ampi hanno reagito ai tagli all'unisono con le Regioni, riducendo i servizi e l'occupazione.

Da tre anni a questa parte, finalmente, Il TPL ha assunto una nuova importanza e probabilmente anche una buona prospettiva con indirizzi e norme attraverso cui le grandi aree metropolitane e le città verranno aiutate a sviluppare un trasporto sostenibile, con forte disincentivazione all'uso dell'auto privata ed investimenti per la viabilità riservata al trasporto pubblico locale, per il potenziamento delle modalità di trasporto a minore impatto ambientale (filovie, tramvie, metropolitane, ecc.) e per lo sviluppo di un'adeguata rete di parcheggi di scambio ed una efficace infomobilità.

Alcune misure adottate dal MIT, dagli investimenti infrastrutturali e per materiale rotabile, alle gare come metodo abituale degli affidamenti, alle misure per disservizi e per contrastare il mancato pagamento del biglietto, ai nuovi criteri per il riparto del Fondo per il trasporto pubblico alle Regioni che guarderanno anche alla qualità dei servizi superando la spesa storica, tendono a mettere il cittadino al centro dell'attenzione.

Da ultimo la Legge di Bilancio 2018 prevede un cambiamento significativo: per la prima volta sono previste agevolazioni fiscali per utenti del trasporto pubblico locale, con particolare riferimento alle grandi aree urbane:

- Detraibilità al 19% dall'imposta lorda delle spese sostenute per l'acquisto degli abbonamenti ai servizi di TPL, regionale e interregionale su un costo annuale complessivo sino a 250 euro;
- Introduzione del "buono TPL", stabilendo che le somme rimborsate dal datore di lavoro o direttamente sostenute da quest'ultimo per l'acquisto di abbonamenti del dipendente e dei familiari, per effetto della contrattazione integrativa aziendale di imprese e organizzazioni pubbliche, non concorrono a formare reddito di lavoro dipendente.

Le nuove regole, dopo vent'anni dall'ultima riforma, consentono e stimolano una transizione verso una vera concorrenza fra gli operatori dei servizi su gomma e su ferro ed una gestione finalmente industriale della filiera. Le detrazioni fiscali alle famiglie e ai datori di lavoro sugli abbonamenti spingono ad un uso più intenso e più conveniente del trasporto pubblico. Ma il successo di queste politiche, la svolta definitiva della mobilità quotidiana non saranno possibili senza il ruolo attivo e centrale di Regioni, Città metropolitane e Comuni ai quali è affidata la responsabilità del trasporto pubblico locale.

Riforma del TPL

Il Trasporto Pubblico Locale negli ultimi 10 anni ha attraversato una crisi profonda anche in conseguenza della riduzione delle risorse a disposizione del settore determinate dai tagli alla spesa attuati dai governi nazionali e regionali. Oltre la metà delle aziende hanno sofferto una condizione di dissesto economico, come dimostrano le condizioni in cui versano grandi aziende come ATAC di Roma, ANM di Napoli, GTT di Torino, AMT di Genova, solo per fare gli esempi più eclatanti, e diverse sono quelle già fallite.

Le ragioni di questo stato di cose sono da ricercare in una molteplicità di fattori:

- La riduzione progressiva del finanziamento al settore, determinata dal taglio delle risorse disponibili, non solo tramite la contrazione dei fondi destinati al trasporto da parte dello Stato, ma anche con la “distrazione” di risorse da parte delle Regioni che hanno preferito spostare in altre poste di bilancio come la sanità i soldi destinati al trasporto.
- I notevoli incrementi di costo determinati in particolare dall’aumento delle coperture assicurative e del carburante necessario al servizio.
- Il taglio dei finanziamenti relativi al rinnovo del parco rotabile con il conseguente aumento dell’età media del parco circolante, tra i più vecchi d’Europa, e i conseguenti maggiori costi ambientali e di manutenzione.
- La generalizzata pessima gestione delle aziende, spesso amministrate in modo inefficiente e alquanto clientelare.
- La “poca attenzione” nei confronti degli incassi derivanti dalla bigliettazione, con pochi controlli sui mezzi e un elevato tasso di evasione, quantificabile in circa 450-500 mln annui di mancati introiti, portano a superare raramente la quota del 65%-35% nel rapporto contributi-ricavi da mercato senza considerare l’apporto di attività diversificate ma redditizie (parcheggi, aree di sosta, permessi di accesso, ecc.).
- L’eccessiva parcellizzazione del mercato fatto di una miriade di soggetti spesso in conflitto di interessi fra loro e l’esigenza non più rinviabile di una profonda riforma normativa del settore.

L’assetto industriale del settore descritta in precedenza fotografa una situazione ben diversa da quella che ritroviamo nel resto d’Europa dove il mercato è diviso tra pochi grandi *players* internazionali e nelle grandi città da aziende pubbliche in genere con sistemi di affidamento diretto (Parigi e Berlino ad esempio).

La riduzione del numero di aziende non va però contrapposta alla loro organizzazione in unità operative ottimali dimensionate sulle effettive esigenze di traffico, in base all'analisi degli spostamenti che ogni Regione dovrebbe fare rivedendo i propri piani di trasporto regionali.

In una prospettiva di modernizzazione sempre di più si dovrebbe andare verso aziende che garantiscano la gestione di servizi integrati ferro-gomma. Da questo punto di vista le esperienze e le prospettive di Busitalia, RATP, Arriva-DB, ma anche in piccolo di TPER dimostrano quanto sia necessario ipotizzare sistemi in cui la gomma si integri in una ottica complementare e non concorrenziale con il trasporto su ferro.

La conferma del sistema delle gare pubbliche (in sé condivisibile) nell'affidamento dei servizi rischia di essere un ulteriore strumento di sperequazione se non dovesse prevalere la logica della offerta economicamente vantaggiosa attraverso l'introduzione di criteri selettivi e di qualità; diversamente, si determinerebbe una compressione delle risorse disponibili e conseguentemente della qualità ed efficacia dei servizi offerti.

Il riconoscimento del valore economico e sociale del trasporto pubblico locale richiede la messa in opera di ulteriori interventi urgenti sulle seguenti questioni:

- Superamento della stratificazione normativa e contrattuale che si è accumulata negli anni attraverso una riforma organica e profonda della legislazione del settore;
- Incentivazione alla nascita di grandi operatori nazionali attraverso aggregazioni/fusioni aziendali volte al superamento della polverizzazione attualmente presente;
- Definizione di bacini e adeguati alle esigenze dei vari territori del Paese;
- Aggiornamento della regolamentazione (legislativa e contrattuale) rispetto all'ingresso di nuovi *players* che operano con modelli organizzativi nuovi che rischiano di scaricare effetti distorsivi sui lavoratori colpendo tutele e sicurezza dell'esercizio.

Gli ultimi interventi normativi nel settore

Le novità introdotte dai decreti attuativi della legge Madia e dal D.L. 50/2017

Con una lettera aperta ai dipendenti pubblici e ai cittadini del 30 aprile 2014, il Governo aveva aperto la consultazione pubblica sulla riforma della P.A. terminata con la pubblicazione in G.U., n. 187 del 13 agosto 2015, della **Legge 7 agosto 2015, n. 124, meglio nota come legge "Madia"**.

Tale norma, per quanto interessa al settore del trasporto pubblico regionale e locale, interviene, tra l'altro, sulla disciplina delle **società partecipate** dalle pubbliche amministrazioni e su quella dei servizi pubblici locali.

Tuttavia, la **Corte Costituzionale**, con la **sentenza 251 del 25 novembre 2016**, ha dichiarato la parziale illegittimità costituzionale della L. 124/2015, tra cui alcune disposizioni contenute negli articoli 18 e 19 (relativi alle deleghe in materia di società pubbliche e di servizi pubblici locali), nella parte in cui prevede che il Governo adotti i relativi decreti legislativi attuativi previo parere, anziché previa intesa, in sede di Conferenza Unificata, considerato che tali disposizioni configurano uno stretto intreccio fra materie e competenze statali e regionali, e rimettendo al Governo la scelta delle modalità con cui apportare le misure e le modifiche necessarie per ovviare alle censure contenute nella sentenza in oggetto

Pertanto, il D.lgs. 175/2016, entrato in vigore dal 23 settembre 2016, rimane efficace: è ipotizzabile che il Governo provvederà ad apportare le necessarie modifiche per conformarsi alla pronuncia della Consulta mediante l'adozione di un decreto correttivo che, a sua volta, potrebbe ottenere l'intesa in sede di Conferenza Unificata.

Diversa sorte hanno subito i decreti attuativi che non erano ancora entrati in vigore, ad esempio il decreto legislativo recante Testo unico sui servizi pubblici locali di interesse economico generale, il cui iter è stato, interrotto.

Entrando nel merito dei singoli decreti attuativi, il **D.lgs. 175/2016, recante "Testo unico in materia di società a partecipazione pubblica"**, è finalizzato alla semplificazione, alla razionalizzazione e riduzione delle partecipazioni pubbliche secondo criteri di efficienza, efficacia ed economicità.

Una disciplina peculiare è stata prevista, ad esempio, in tema di gestione del personale e numerose sono poi le disposizioni relative alle società *in house* e a quelle a partecipazione mista pubblica-privata.

Relativamente allo **schema di decreto legislativo recante Testo unico sui servizi pubblici locali di interesse economico generale**, che contiene norme innovative per il settore del TPL, a seguito della sentenza della Corte Costituzionale 251/2016, già approvato in via definitiva dal Consiglio dei Ministri del 24 novembre 2016, è stato bloccato dal Governo prima che fosse promulgato dal Presidente della Repubblica.

Con il Decreto Legge n. 50 del 24 aprile 2017, tuttavia, il Governo è intervenuto, tra le altre cose, su alcuni aspetti che riguardano da vicino il trasporto pubblico locale seguendo la traccia già definita dalla riforma Madia.

Nello specifico, sono state introdotte misure relative al **finanziamento** del Fondo Nazionale Trasporti (art.27) ed inerenti alla **promozione della concorrenza e alla lotta all'evasione tariffaria** nel Trasporto Pubblico Locale (art. 48).

In ordine al primo tema gli aspetti su cui interviene il Governo riguardano:

- La dotazione del Fondo Nazionale rimodulando l'art 16 bis del DL n. 95/2012 convertito in L n. 135/2012;
- I criteri e le modalità di ripartizione delle risorse alle Regioni;
- Le penalizzazioni relative al mancato uso dell'affidamento dei servizi attraverso gare;
- La clausola per garantire la certezza delle risorse finanziarie;
- La determinazione dei livelli adeguati di servizio di trasporto pubblico locale e regionale;
- L'attività di pianificazione e monitoraggio dei servizi di trasporto pubblico;
- Il rinnovo del materiale rotabile.

Per quanto riguarda il tema della **concorrenza** il Decreto in oggetto indica i criteri di individuazione dei bacini di mobilità per i servizi di trasporto pubblico regionale e locale e i compiti dell'Autorità Regolatrice dei Trasporti, in ordine alla definizione di regole generali relative alle procedure di affidamento dei servizi, compreso l'accesso ai beni immobili e strumentali per lo svolgimento del servizio da parte dei soggetti affidatari, nonché le regole per il **trasferimento del personale** (cd. clausola sociale), e ai meccanismi di scelta del contraente per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale.

Vengono altresì introdotte disposizioni innovative in materia di **lotta all'evasione tariffaria** mediante l'attribuzione di maggiori poteri ai soggetti verificatori e prevedendo la possibilità che le attività di accertamento dei titoli di viaggio possano essere svolte anche da personale esterno, qualificabile come "agenti accertatori".

Infine, per quanto riguarda le rilevazioni dei sistemi di video sorveglianza presenti a bordo dei veicoli e sulle banchine di fermata, il decreto prevede espressamente che le rilevazioni di tali sistemi possano essere utilizzate ai fini del contrasto dell'evasione tariffaria e come mezzo di prova, per identificare eventuali trasgressori.

Risorse e prospettive

Finalmente con il D.L. 50/2017, dal 2108, il Fondo Trasporti è stato sganciato dalla compartecipazione alle accise sui carburanti e reso stabile con una dotazione di 4 mld e 933 mln.

Il riparto alle Regioni avverrà a giugno di ogni anno e l'80% verrà provvisoriamente garantito già da gennaio.

Il problema del TPL non è solo quello della quantità delle risorse e della loro stabilizzazione. Anche se le cifre attuali appaiono difficilmente riducibili se non a costo di gravi ripercussioni sulla quantità e qualità del servizio (e costi sociali per i lavoratori del settore), il problema è piuttosto quello di una drastica riduzione degli sprechi e un miglioramento dell'efficienza generale del settore che consenta, anche a risorse inalterate rispetto alle attuali, un miglior servizio per la collettività e l'abbattimento delle diseconomie, che allo stato sono ancora tante.

In questa ottica non vanno trascurati i processi che, seppur in stato embrionale, si vanno consolidando a indicare una linea di sviluppo. È di tutta evidenza, come nel resto d'Europa, che il trasporto pubblico locale è un settore di scarso appeal per gli investitori privati, tanto che oggi tutte le più grandi imprese europee del settore sono di proprietà pubblica o semi pubblica (Arriva, RATP, Veolia-Transdev). In particolare giocano un ruolo fondamentale le aziende ferroviarie nazionali, che possiedono capitali e risorse in grado di concentrare le attività anche di trasporto su gomma. Anche l'Italia seppur in notevole ritardo si sta indirizzando verso questo modello organizzativo, intorno ai gruppi Busitalia (Fs) e Arriva (Db) si concentrano le maggiori aspettative di aggregazione del sistema. Non è difficile ipotizzare quindi nel medio termine il superamento dell'attuale assetto "campanilistico" per andare verso un numero limitato di operatori ma di notevole capacità industriale e finanziaria. Si tratta di un percorso che allo stato attuale vede coinvolto in particolare il centro/nord.

Abbiamo due sostanziali scenari su cui vorremmo operare. Uno è quello dell'offerta del servizio; l'altro è quello relativo alle ricadute sul fattore lavoro. Si tratta di un elemento che non possiamo dimenticare, essendo portatori di interessi ben precisi e identificati in questo mondo.

Ora è il momento per un cambiamento profondo da un punto di vista normativo, che ridisegni tutto l'assetto del trasporto pubblico locale, partendo dal fatto che chi agisce intorno ad esso non avrà più l'alibi della instabilità finanziaria con cui nascondere l'incapacità di programmare una condizione industriale.

In questa nuova situazione si devono ben distinguere le responsabilità e i ruoli tra le Regioni, che dovrebbero pianificare un'offerta, e i gestori, che dovrebbero poi realizzarla superando l'attuale diffusa gestione del servizio fatta di micro aziende, che spillano risorse enormi dalle finanze pubbliche.

Rispetto a questi scenari, vorremmo che gli ultimi provvedimenti legislativi rimettessero ordine al sistema del trasporto locale e ridisegnassero anche le competenze fra Stato e Regioni, riassegnando alle Regioni un ruolo di pianificazione e attribuendo al Governo centrale un ruolo di individuazione di obiettivi e di tutele da un punto di vista costituzionale.

Nel sistema delle gare, il concetto della condizione economica va accompagnato con sistemi che impongano la programmazione sul territorio. La programmazione si consegue, ragionando di flussi e di mobilità, dell'ambito da organizzare in maniera ottimale obbligando, da un punto di vista legislativo, a una previsione che metta insieme gomma e ferro, non in una logica di concorrenza fra le due modalità, ma in una logica di complementarietà e di completa visione del flusso di domanda a cui si risponde.

Rispetto alle gare non dimentichiamoci che quando si interviene sul fattore economico, l'ultimo anello su cui si scarica tutto il risparmio è il costo del lavoro. Abbiamo, purtroppo, esempi, in cui quest'operazione comporta esuberanti e precarietà dei rapporti di lavoro, destrutturando le condizioni di lavoro. Diventano inutili le motivazioni addotte al Ministero del lavoro e delle politiche sociali, sul sostegno a queste o quelle iniziative, se il sistema industriale, anche nel trasporto locale, rimane imperniato solo ed esclusivamente su una logica che confronta i costi, assegna il servizio a chi fa risparmiare e lascia all'azienda il problema dei dipendenti e del sindacato che si trova davanti, che deve ragionare in termini di licenziamento, di mobilità o di solidarietà.

Per evitare simili eventualità, come Uiltrasporti siamo stati molto previgenti e, muovendoci per tempo e con tenacia, abbiamo conquistato insieme alle altre OO.SS., con enorme soddisfazione a livello nazionale, la clausola sociale da applicare a tutte le realtà locali per legge (L. 3 agosto 2017 n.123 art.9-quater di conversione del DL 91 del 20.06.2017). Con tale legge, infatti, abbiamo fatto in modo che si modificassero pericolosi effetti per la Categoria dettati da norme di legge precedenti mentre ora la legge stabilisce che l'ART deve predisporre gli schemi di bandi di gara impartendo agli Enti territoriali la seguente specifica previsione: *"in caso di sostituzione del gestore a seguito di gara, previsione nei bandi di gara del trasferimento senza soluzione di continuità di tutto il personale dipendente dal gestore uscente al subentrante con l'esclusione dei dirigenti, applicando in ogni caso*

al personale il contratto collettivo nazionale di settore e il contratto di secondo livello o territoriale applicato dal gestore uscente, nel rispetto delle garanzie minime disciplinate all'articolo 3, paragrafo 3, secondo periodo, della direttiva 2001/23/CE del Consiglio, del 12 marzo 2001. Il trattamento di fine rapporto relativo ai dipendenti del gestore uscente che transitano alle dipendenze del soggetto subentrante è versato all'INPS dal gestore uscente".

La Uiltrasporti ritiene necessaria la costituzione di una sede di partecipazione nazionale e di altrettante sedi speculari a livello regionale tra le relative Istituzioni, le AA.DD. e le OO.SS. che, con spirito concertativo, accompagnino il processo di riforma ed in particolare la fase di applicazione della normativa sugli affidamenti dei servizi. Con la stessa logica e procedura vorremmo che le parti interessate contribuissero alla elaborazione programmatica dei relativi Piani regionali dei trasporti e della logistica e di quelli urbani della mobilità sostenibile, ma anche all'individuazione di bacini ampi e lotti quanto più possibili unici compatibili con un sistema integrato ferro-gomma e un sistema di affidamento limpido basato più che sul "risparmio" dei contributi pubblici sulla capacità dei gestori di offrire un servizio efficiente, rispondente alle richieste di mobilità, qualitativamente in grado di rispondere alle esigenze del Paese.

Un impegno pieno a sostegno del settore, peraltro, determinerebbe ampi benefici per l'intero sistema economico nazionale. Qualora, infatti, si realizzassero in maniera sistemica tutti gli investimenti sui mezzi e sulle reti che si ritengono necessari a dare un nuovo slancio al settore del trasporto locale in Italia (stimati pari a circa 3,9 miliardi di euro l'anno da oggi al 2033), gli effetti sul sistema sarebbero significativi:

- Circa **5,6 miliardi** di euro l'anno di incremento del valore aggiunto, pari allo 0,3% del Pil;
- Circa **137 mila** nuove unità di lavoro, pari a un incremento occupazionale annuo dello 0,6%.

Trasporto locale su ferro

Il mercato del trasporto collettivo in Italia, ancora oggi, presenta un assetto fortemente sbilanciato a favore del trasporto su gomma, in termini di offerta/domanda.

Nell'ultimo decennio, tuttavia, complici la crisi economica e l'aumento del prezzo del petrolio, si è assistito a uno spostamento della domanda di trasporto pubblico da mezzi su strada a mezzi su rotaia, in grado di rispondere più adeguatamente alle esigenze degli utenti in termini di velocità e affidabilità.

Nel 2015 in Italia il trasporto ferroviario regionale, gestito sia da Trenitalia, sia dalle aziende ex concesse, dispone di un parco rotabile di 3.300 unità con un'età media di circa 20 anni. Il dato delle percorrenze si attesta sui 275 milioni di treni-Km, mentre i passeggeri trasportati risultano pari a 753 milioni. In un'analisi pluriennale i dati appena elencati rivelano che le percorrenze fatte registrare nel settore risultano essere in crescita per l'anno 2015, con un incremento del 12,4% rispetto al 2014. L'evoluzione negli ultimi anni dei passeggeri trasportati mostra invece un percorso di costante crescita nel quadriennio di osservazione. Una crescita in valori assoluti di 24 milioni di unità tra il 2012 e il 2015, che significa una crescita percentuale del 3,4%, nonostante la leggera flessione di quasi un milione di unità fatta registrare nell'ultimo anno. In generale, incrociando i dati delle percorrenze e quello dei passeggeri trasportati, sembra trasparire una situazione di crescita dell'offerta di trasporto ferroviario locale negli ultimi quattro anni. Parliamo però di una crescita non troppo marcata, in quanto come già detto si tratta di percentuali che si aggirano all'incirca tra il 3 e il 5% nell'ultimo quadriennio. In tal senso, la moderata crescita evidenziata finora sembra essere ancor più insufficiente se si guarda alla ripartizione modale tra trasporto su gomma e trasporto su ferro.

Il trasporto su ferro può inoltre costituire un'importante risposta non solo ai problemi di mobilità e congestione che caratterizzano i contesti urbani, ma anche alla perdita di competitività che il Paese ha sperimentato negli ultimi anni e agli impegni di riduzione delle emissioni previsti dall'accordo di Parigi (COP 21) del 12 dicembre 2015 che impegna i Paesi firmatari a contenere il riscaldamento globale entro 2 gradi dai livelli preindustriali.

Il servizio di trasporto pubblico su rotaia viene espletato in ambito urbano attraverso ferrovie urbane e suburbane, tramvie e metropolitane; in ambito extraurbano, attraverso la rete di ferrovie regionali, oltre al servizio espletato dalla divisione regionale di Trenitalia.

Per le migliaia di pendolari che quotidianamente prendono il treno per raggiungere il posto di lavoro/studio e per i quali spesso il ricorso all'automobile presenta costi proibitivi, il servizio di trasporto extraurbano, nonostante le condizioni in cui versa (per sovraffollamento, qualità ed efficienza), rappresenta spesso l'unica alternativa possibile. Se dunque il trasporto pubblico urbano su rotaia si pone come mezzo competitivo rispetto all'automobile, in virtù di tempi di percorrenza veloci che non risentono dei problemi di congestione tipici delle grandi città, il servizio extraurbano rappresenta in molti casi una necessità.

Anche l'offerta di mobilità su ferro in contesti urbani assume tuttavia un'importanza cruciale se si pensa che nelle 15 principali città metropolitane italiane, che occupano una superficie pari al 9% del territorio, vivono oggi 25 mln di persone (più del 40% della popolazione totale). È qui che si concentra la più elevata domanda di mobilità accompagnata dalla più elevata densità di automobili in circolazione (il 44,3% del totale nazionale). Ed è qui, nelle città, che il trasporto pubblico su rotaia ha la possibilità di porsi come modalità di trasporto competitiva rispetto all'uso del mezzo privato, con benefici per l'intera collettività. Tuttavia, i dati riferiti alle reti di trasporto su gomma mostrano come questa modalità sia di gran lunga più accessibile rispetto al trasporto su rotaia nella maggioranza dei Comuni italiani, gran parte dei quali risulta completamente sprovvista di reti di trasporto pubblico urbano su ferro.

Questa constatazione induce una riflessione circa la necessità e l'urgenza di una politica dei trasporti ad ampio raggio che, ristrutturando il settore del trasporto su gomma, sappia al tempo stesso valorizzare il patrimonio costituito dalla rete di ferrovie regionali e incentivare lo sviluppo di reti metropolitane, oggi indispensabili per rilanciare il trasporto su ferro come modalità efficiente di spostamento.

Rispetto al recente passato adesso la prospettiva è più incoraggiante perché già si è avuto modo di rilevare che la flotta dei treni regionali di Trenitalia nel triennio 2014-2016 è stata rinnovata del 20% e per i prossimi anni sono previsti in arrivo 500 nuovi treni di cui 300 doppio piano, 150 singolo piano e 50 diesel.

Il quadro dell'offerta competitiva delle ferrovie ex concesse può diventare più completo e rassicurante anche sotto l'aspetto della sicurezza dell'esercizio a seguito delle decisioni intraprese dal MIT prima e dal legislatore dopo di trasferire la competenza in materia di sicurezza dall'USTIF all'ANSF per il relativo adeguamento agli standard di sicurezza di RFI.

Le ferrovie c.d. ex concesse sono state di recente interessate da una revisione del quadro normativo di riferimento a seguito della definizione dell'ambito di applicazione del D.lgs. n.112/2015, con l'adozione del DM 5 agosto 2016, che ha comportato la cessazione della deroga prevista per le reti in parola dall'applicazione del regime introdotto dal D.lgs. n. 162/2007.

L'aggiornamento del DM del 2005, effettuato dal DM del 2016, costituisce un'importante novità nell'assetto delle ferrovie regionali che, come noto, nascono storicamente come c.d. "ferrovie economiche" proprio perché dovevano rispondere a logiche di sicurezza, ma anche a criteri di economicità. Questo fa sì che le medesime presentino standard differenti rispetto a quanto imposto

al momento dalla normativa europea e nazionale. Per rendere omogenei tali standard si rendono necessari pertanto interventi di adeguamento, anche tecnologico, per dotare le reti in parola, per esempio, di sistemi di protezione della marcia del treno, spesso non presenti. L'adeguamento delle Ferrovie regionali interconnesse agli standard della rete nazionale richiederà più di qualche mese e, per questo, l'ANSF ha adottato una serie di provvedimenti urgenti di immediata attuazione (Nota ANSF prot. n. 9956_2016 del 26/09/2016), anche al fine di garantire la continuità dell'esercizio ferroviario. L'impatto che l'adozione del provvedimento ha avuto sui livelli del servizio erogato sulle reti ferroviarie regionali interconnesse alla rete nazionale, come individuate dal DM 5 agosto 2016, è stato significativo. In particolare, l'immediata applicazione delle misure minime riportate ha causato una forte riduzione del servizio erogato derivante dalle restrittive misure in tema di velocità massima dei convogli, dovuta alla mancanza di sistemi di attrezzaggio della rete che rispondano agli standard richiesti. Vale la pena evidenziare che tali provvedimenti non avrebbero nei fatti natura temporanea, se non a fronte della previsione di linee di finanziamento destinate a realizzare gli interventi tecnologici richiesti. In tale contesto, risulta necessaria una nuova previsione di risorse destinate ai suddetti temi e, parallelamente, uno snellimento delle procedure autorizzative dei progetti che dovranno essere necessariamente elaborati per adeguare la rete ai nuovi standard. Sotto il profilo dei finanziamenti, è stato approvato il 1° dicembre dal Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE) il Piano Operativo FSC 2014-2020 da 11,5 miliardi di opere pubbliche di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che dà attuazione con specifici interventi alla delibera CIPE del 10 agosto scorso. Tale piano è volto a migliorare la rete stradale e ferroviaria, favorendo l'accessibilità ai territori e all'Europa, superando le strozzature nella rete, con particolare riferimento alla mobilità nei nodi e nelle aree urbane. Il Piano Operativo è articolato per assi tematici e linee di azione, i quali si articolano in piani di settore e singoli interventi. Dell'intero budget del Piano, gli interventi nel settore ferroviario ammontano a 2,1 miliardi. Per la messa in sicurezza del patrimonio infrastrutturale esistente sono previsti 1,3 miliardi, e per il rinnovo del materiale nel trasporto pubblico locale e per il piano nazionale destinato alla sicurezza ferroviaria sono invece destinati 1,3 miliardi, di cui 300 milioni per il piano sicurezza delle ferrovie concesse interconnesse e 400 milioni per le ferrovie concesse c.d. isolate.

Trasporto ferroviario nazionale

Lo scenario del trasporto ferroviario italiano si connota per la grande disparità di infrastruttura, servizio e conseguente qualità tra offerta ad Alta Velocità e resto della rete.

Il meridione è stato lasciato ad una condizione di minimo intervento sull'infrastruttura esistente ma, soprattutto, tra drastica riduzione del servizio di collegamento con il centro nord e tagli al servizio regionale si può affermare che il treno in Italia è, sostanzialmente, solo quello dell'Alta Velocità.

Il sistema dell'AV vede due operatori contendersi tale mercato e rappresenta un caso unico in Europa.

I due operatori, Trenitalia ed NTV registrano entrambi utili di esercizio anche se quest'ultimo, in attività dall'aprile del 2012, ha superato la fase di start-up con molte difficoltà, ma da due anni consegue i primi profitti ed ha in piedi un programma di investimenti di nuovo materiale rotabile per ampliare il suo traffico.

Il Gruppo FSI da un decennio presenta bilanci con utili cospicui e in crescita; l'ultimo del 2016 è stato di 800 milioni.

Il Piano Industriale di FSI 2017-2026 si presenta come un progetto ambizioso e ricco di investimenti sulle infrastrutture, rinnovo del materiale rotabile e sviluppo tecnologico per un totale di 94 miliardi in 10 anni, la cui visione strategica è quella di passare da una azienda chiusa nell'ambito stretto ferroviario ad una azienda aperta al concetto largo della mobilità attraverso cui implementare l'offerta dei servizi di mobilità e di logistica integrati e sostenibili. Esso è basato su cinque pilastri: Integrazione modale passeggeri; logistica integrata; infrastruttura integrata; sviluppo internazionale; digitalizzazione.

Noi abbiamo dato un giudizio tutto sommato positivo sulla nuova missione del Gruppo FSI che, tra l'altro, a fine 2017 si fonde con ANAS diventando il primo polo integrato di ferrovie e strade in Europa per abitanti serviti ed investimenti, mettendo così in atto il terzo pilastro del Piano industriale. Il coordinamento tra due società dello stesso Gruppo, RFI ed ANAS, consentirà, tra l'altro, di collegare in maniera più efficace ed efficiente i nodi logistici: porti, aeroporti, stazioni ferroviarie, punti di interscambio modale.

Lo sviluppo complessivo del sistema dei trasporti pubblici ed in particolare di quelli ferroviari deve servire ad adeguare l'offerta complessiva sui 16000 chilometri di rete ferroviaria, che con quella stradale passa ad una rete di 44.000 chilometri totali.

L'aumento sostanzioso dell'offerta ferroviaria si tradurrebbe anche in nuova e buona occupazione e migliorerebbe, sicuramente, la situazione nel sistema degli appalti e dell'indotto Ferroviario che, oltre a pregiudicare le condizioni occupazionali e di reddito delle migliaia delle lavoratrici e dei lavoratori interessati, spesso causa danni alle condizioni di qualità dei servizi stessi.

La scommessa da vincere dunque è quella di raggiungere almeno la media europea della distribuzione modale Ferro/gomma. I dati forniti dall'Unione Europea¹ mostrano come in Italia la quota del trasporto "su gomma" rappresenti ben il 64% del totale del trasporto pubblico, relegando il trasporto "su ferro" a una quota minoritaria del 36%. L'Italia mostra infatti un rapporto molto più sbilanciato verso la "gomma" rispetto agli altri Paesi europei, come Germania, Francia e Regno Unito, che fanno registrare una quota modale del "ferro" superiore al 60%, mentre la Spagna presenta comunque una quota maggiore rispetto all'Italia (45% contro il 36%). La media dei 28 Paesi europei invece fa registrare una ripartizione paritaria tra trasporto "su ferro" e trasporto "su gomma" (entrambi intorno al 50%), quindi anche rispetto ai 28 Paesi UE l'Italia si attesta al di sotto della media.

¹ I dati in questione non riguardano il solo trasporto regionale ma anche il trasporto di lungo raggio (AV ecc.)

Il trasporto ferroviario delle merci è un settore che per molto tempo è stato trascurato comportando in pochi anni un crollo del 40% del traffico a favore del trasporto su gomma. In Italia nel 2007, infatti, erano prodotti circa 70 milioni di Treni-km di trasporto merci su ferrovia e nel 2014 erano scesi a circa 42 milioni di Treni-km.

Una seria riflessione sulle cause per le quali il trasporto ferroviario delle merci in quel contesto si andava velocemente riducendo, nonostante la presenza di numerose imprese ferroviarie private che effettuano servizio da diversi anni - è stata continuamente sollecitata da noi della Uiltrasporti con documenti, convegni pubblici e confronti Istituzionali, finché non si è formata una nuova cultura che ha portato alla ormai famosa "cura del ferro" attraverso cui si vuole dare nuovo impulso a questa modalità di traffico merci, con l'obiettivo di spostare il 30% di volume dai camion ai treni. Dal 2015, infatti, la tendenza a perdere quote si è invertita risalendo di un 2% e nel 2016 il trend si è confermato e rafforzato con un più 7% circa.

Nel gennaio 2017 in Trenitalia è avvenuto lo *spin off* della Divisione Cargo con la nascita della nuova società Mercitalia Rail confluita nel polo “Mercitalia Logistics”, in cui sono presenti tutte le società controllate da FSI, del settore del trasporto merci e della logistica.

Mercitalia Rail rimane il più grande operatore del settore e nella sua nuova missione vorrebbe rilanciare la propria attività riscattandosi di un passato non certo glorioso, ovvero - da quando l’Ente Ferrovie dello Stato è poi diventato una società - fatto di continue perdite di esercizio e di quote di mercato.

Il nuovo modello aziendale prevede lo sviluppo di soluzioni integrate di trasporto merci e logistica, facendo leva sulla modalità ferroviaria ma cercando di allargare progressivamente la presenza lungo la catena del valore a monte e a valle della trazione ferroviaria, fornendo ai clienti soluzioni complete di trasporto, attraverso partnership e collaborazioni di natura sia operativa che commerciale.

La componente “ferroviaria”, razionalizzata e migliorata nella qualità del servizio, dovrà essere la competenza distintiva di Mercitalia Rail nell’ambito del più ampio Polo dedicato alle merci che, attraverso l’integrazione delle diverse Società del Gruppo FS attive nel mercato della logistica, consentirà di avere un ruolo di rilievo nel mercato europeo, grazie alle sinergie e all’integrazione delle migliori professionalità.

Gli obiettivi della nuova società sono qualità, affidabilità e sicurezza, ma anche rapidità nel cogliere le richieste del mercato, snellezza nell’operare quotidiano e orientamento internazionale, con le esigenze del cliente sempre al centro delle proprie azioni.

L’offerta commerciale di Mercitalia Rail vuole offrire una gamma completa di soluzioni ferroviarie e logistiche su numerosi collegamenti nazionali ed internazionali, rispondendo al criterio della specializzazione per settori di mercato attraverso le filiere Industry (Siderurgia, Chimica, Automotive), Intermodale General Cargo (Materie Prime e Beni di Consumo).

Le buone intenzioni strategiche del Gruppo FSI si completano con il Piano di Investimenti da 1,5 miliardi in 10 anni per ammodernare il materiale rotabile con locomotori interoperabili e acquisizione di nuovi carri, realizzare nuovi terminali intermodali, implementare nuovi sistemi ICT ed acquisire nuove aziende.

Noi pensiamo che tutti questi obiettivi non potranno essere raggiunti se la nuova configurazione aziendale non segnerà un vero cambio di mentalità che ha caratterizzato il passato e se l’azione quotidiana del management non sarà improntata ad instaurare un clima di reciproca collaborazione con i lavoratori e con il Sindacato.

Affinché tutto il sistema del trasporto merci per ferrovia ritrovi slancio e recupero di mercato, necessita che i lavori infrastrutturali messi in atto con il nuovo Accordo di programma tra il MIT e RFI vadano avanti speditamente al fine di aumentare la lunghezza dei treni dai 550 metri attuali ai 750 metri, che è lo standard europeo, con conseguenziale aumento della massa trainabile fino a 2000 tonnellate, anziché le 1600 attuali, e adeguamento delle sagome delle gallerie ad H40, tali da rendere tutta la rete nazionale da Nord a Sud percorribile con le casse mobili o realizzando le Autostrade viaggianti. Servono anche interventi infrastrutturali che completino in maniera efficace le connessioni con porti ed interporti, che insieme agli incentivi già approvati come lo sconto pedaggio e il “ferrobonus” quale incentivo all’intermodalità ferroviaria, aiutino ad abbassare i costi per le imprese ferroviarie ed i loro clienti.

Per il buon funzionamento del sistema generale relativo ai problemi gestionali del settore bisogna non sottovalutare la cannibalizzazione che esiste tra le diverse Imprese Ferroviarie, non solo col dumping contrattuale, ma anche attraverso gli ultimi episodi messi in atto e relativi al reclutamento di macchinisti esperti. Per noi l’unica strada sarebbe quella di applicare obbligatoriamente il contratto di riferimento di settore “Mobilità/AA.FF.”, oltreché stimolare maggiormente l’ANSF ad espletare controlli capillari sulle attività svolte da tutte le Imprese Ferroviarie.

Utile, ma non esaustivo, è l’incentivo alla formazione dei macchinisti predisposto con l’art.47 c.11quinquies DL n°50 del 24/4/17, aggiornato con L.96 del 21.06.17 e attuato con DM (MIT) n°570 del 19.12.2017, che dispone un finanziamento di € 2 milioni ad anno per tre anni. I contributi previsti in tali disposizioni di legge a favore delle imprese ferroviarie, sono finalizzati ad incentivare la formazione e l’assunzione di personale specialistico con particolare riferimento alla figura professionale dei macchinisti del settore merci al fine di sostenere il rilancio del trasporto delle merci con la modalità ferroviaria.

Liberalizzazione, Privatizzazione, Competizione, Regole

La liberalizzazione del Trasporto ferroviario è stata avviata in Italia alla fine degli anni novanta, è stata presentata come il toccasana di tutti i mali!

Ad oggi abbiamo 36 imprese ferroviarie titolari di licenza di cui 32 in possesso del certificato di sicurezza che le abilita all’effettivo esercizio. Ai fini dell’acquisto delle tracce utili ad effettuare trasporto, invece, è stata introdotta anche la figura del richiedente autorizzato che non

necessariamente è titolare di licenza ma è più semplicemente un soggetto interessato ad acquisire un contratto di trasporto.

Di fatto si è trattato di una liberalizzazione senza regole che ha generato confusione e precarietà. La liberalizzazione non può significare precariato; deve, al contrario, rappresentare l'occasione per maggiore e significativa efficacia e qualità del servizio.

Come UILT abbiamo rivendicato regole per le imprese, per le istituzioni, per il mondo del lavoro, attraverso la stipula di contratti e di indirizzi normativi tali da salvaguardare la sicurezza dell'esercizio, la sicurezza del lavoro, la corretta competizione, l'assenza di dumping sociale e contrattuale. Per questo resta attuale l'applicazione dell'accordo del 18/7/2007, per evitare il dumping sulle forze lavoro, ma anche disparità di trattamento fra le stesse imprese; solo concretizzando il suddetto accordo si avrà una vera clausola sociale per il lavoro ma anche per le imprese.

Solo con tali presupposti ci sentiamo di affrontare una liberalizzazione del mercato nei trasporti, ovvero solo se regolata, ma un capitolo a parte per noi rappresentano alcune ipotesi di privatizzazioni che sono state annunciate e da noi fortemente combattute.

Ci siamo, infatti, dichiarati pubblicamente contrari a qualsiasi ipotesi di privatizzazione, sia quella inizialmente proposta dal Governo diretta a tutto il Gruppo FSI, che su quella successiva annunciata dall'AD di FSI di quotare in borsa le frecce ed intercity bollandole come inutili e dannose.

Il 4° Pacchetto Ferroviario

La politica ferroviaria dell'UE mira a creare uno spazio ferroviario e un mercato unico interoperabile dell'UE e ad aumentare la quota di mercato del trasporto ferroviario nel settore dei trasporti. Si prevede che il trasporto ferroviario transfrontaliero sarà fornito, sostituendo la precedente cooperazione transfrontaliera tra le compagnie ferroviarie, con la concorrenza tra le imprese nuove e quelle esistenti.

Un nuovo tassello per la liberalizzazione del mercato ferroviario europeo è stato fissato con l'entrata in vigore del regolamento UE 2016/2338, che dal 24 dicembre 2017 modifica il regolamento CE 1370/2007, in base al quale le Autorità competenti di ogni Stato membro dell'Unione Europea (Stato, Regioni, Enti locali) dovranno stabilire per il trasporto, sia su ferro sia su strada, le specifiche degli obblighi di servizio pubblico - Public Service Obligation (PSO) - e l'ambito di applicazione, potendo anche raggruppare i servizi remunerativi con i servizi non remunerativi.

Per il servizio pubblico ferroviario (regionale) la gara diventa la norma, e l'assegnazione diretta l'eccezione.

Un periodo transitorio permette, però, l'assegnazione diretta alle regole attuali fino all'inizio del 2024 per contratti di durata massima di 10 anni. In presenza di decisioni politiche in tal senso, un'impresa ferroviaria potrebbe quindi operare con assegnazione diretta fino al 2034.

Dal 14 dicembre 2020, con la Direttiva 2012/34/UE, sarà invece aperto il mercato dei servizi ferroviari commerciali (lunga percorrenza) per il trasporto passeggeri in tutti gli Stati membri della Unione Europea. Un'apertura che segnerà il completo processo di liberalizzazione in tutta Europa: tutti gli operatori con licenza e certificato di sicurezza potranno effettuare servizi commerciali sulle infrastrutture nazionali. Tale diritto potrà essere limitato nei casi in cui il servizio comprometta gli equilibri economici del pubblico servizio. La decisione verrà presa da Regolatore Ferroviario sulla base di valutazioni economiche oggettive.

In Europa, fino ad ora, vi sono pochi esempi di liberalizzazione dei servizi ferroviari nazionali. Il trasporto ferroviario passeggeri è costoso e con ricavi scarni se non supportato da compensazioni pubbliche. I pochi esempi esistenti però mostrano come siano comuni le pratiche di dumping sociale, l'utilizzo di sub-appalti, la mancanza di applicazioni dei contratti collettivi e la superficialità della formazione del personale.

L'attività sindacale dovrà, in futuro, vigilare affinché i trasporti ferroviari non abbiano come criterio unico per l'efficientamento, la riduzione di costi del personale.

A maggio 2016 sono stati pubblicati gli atti riconducibili al "pilastro tecnico" del pacchetto, il cui obiettivo è accrescere le economie di scala per le imprese ferroviarie nell'UE e ridurre i costi e i tempi delle procedure amministrative. Si tratta del Regolamento (UE) 2016/796 del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie e che abroga il Regolamento (CE) n. 881/2004, della direttiva (UE) 2016/797 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario europeo e della direttiva (UE) 2016/798 sulla sicurezza delle ferrovie.

A dicembre 2016 sono infine stati pubblicati gli atti riferiti al "pilastro politico" che vertono sull'assetto del comparto ossia: il Regolamento (UE) 2237/2016 relativo alla normalizzazione dei conti delle aziende ferroviarie che abroga il Regolamento (CEE) n. 1192/69 del Consiglio il quale permetteva agli Stati membri di compensare 40 imprese ferroviarie che figurano in un elenco per il pagamento di obblighi che le imprese operanti in altri settori di trasporto non devono sostenere; il Regolamento (UE) 2238/2016 che, modificando il Regolamento (CE) 1370/2007, introduce norme

sull'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia e la direttiva (UE) 2016/2370 che riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri e la *governance* dell'infrastruttura ferroviaria, modificando la direttiva 2012/34/UE, ossia la direttiva che istituisce lo spazio ferroviario unico europeo, recepita nel nostro ordinamento con il decreto legislativo n.112/2015. Gli atti citati trattano delle questioni relative alla separazione tra le funzioni di gestore della rete ferroviaria e di prestatore di servizi ferroviari all'interno delle cosiddette "imprese integrate", nonché delle questioni riguardanti l'aggiudicazione dei contratti di servizio pubblico per il trasporto ferroviario mediante gara ovvero affidamento diretto.

Questi sviluppi, attualmente in corso, richiedono solide norme europee per le condizioni di lavoro e una più stretta cooperazione dei sindacati sulle regole di lavoro transfrontaliere e sulle questioni relative alla contrattazione collettiva.

Autorità di regolazione dei trasporti

L'Autorità di regolazione dei trasporti, insediatasi a Torino il 17 settembre 2013 ma diventata operativa a febbraio 2014, è competente per la regolazione nel settore dei trasporti e dell'accesso alle relative infrastrutture ed ai servizi accessori.

Le principali funzioni sono:

- Garantire condizioni di accesso non discriminatorie alle reti ed alle infrastrutture
- Definire criteri per fissare tariffe, canoni e pedaggi
- Condizioni minime di qualità del servizio
- Definire servizio universale e relativa ripartizione dei costi
- Condizioni minime diritti utenti
- Definire schemi di bandi di gara (statuito che la disponibilità del materiale rotabile non è requisito di partecipazione alle gare né di discriminazione)

In particolare per l'infrastruttura ferroviaria:

1. Determinare i pedaggi
2. Criteri di assegnazione tracce e capacità
3. Ambiti del servizio pubblico sulle tratte
4. Modalità di finanziamento
5. Criteri per la ripartizione dei costi tra imprese ferroviarie
6. Propone al Governo ed al Parlamento un report sui processi di liberalizzazione e

sull'efficienza della separazione tra Gestore Infrastruttura e Impresa Ferroviaria

Abbiamo sempre sostenuto che l'Autorità sia un utile soggetto regolatore e vigilante, ma per come è stata configurata rischia di essere surrogato della politica e della gestione: programma e decide parametri e livello servizi. Il rischio è che sia un nuovo soggetto sostitutivo del potere politico e delle imprese. Andrebbe, pertanto, recuperato il ruolo della politica nella programmazione e nella individuazione dei servizi.

Tra le prime interpretazioni del ruolo, il Presidente di ART ritiene che il compito dell'autorità sarà quello di garantire l'accesso equo e non discriminatorio alla rete da parte di tutti i concorrenti. Vale per le ferrovie come per i porti. La Uiltrasporti, ha combattuto contro ipotesi che mettevano in discussione l'unicità del Gruppo FSI, evitando anche la separazione totale tra il gestore dell'infrastruttura (rete) e il gestore del trasporto ferroviario (Trenitalia), mantenendo la gestione a livello di impresa integrata così come conservata dalle maggiori reti ferroviarie europee e in attuazione di regole comunitarie che, peraltro, hanno riconfermato la possibilità di tale tipo di gestione a condizione di una separazione netta solo dal punto di vista contabile evitando conflitti di interesse. Noi riteniamo che l'Autorità di Regolazione dei Trasporti deve rimanere un'autorità indipendente, svincolata dal controllo della politica e dei grandi gruppi industriali.

Le sue prerogative ad esempio sull'*unbundling* ferroviario, l'alta velocità, la definizione dei pedaggi per l'accesso e l'uso delle infrastrutture, non sono da mettere in discussione ma il trasporto ferroviario regionale e il TPL sono temi sui quali le decisioni che adotta devono riferirsi alla definizione di una cornice, entro cui lasciare il legittimo spazio programmatorio e progettuale alle Regioni ed Enti locali ad esempio circa la configurazione dei bacini di traffico, la rilevazione dei flussi e la relativa determinazione dei servizi minimi, la qualità dei servizi, trattandosi di determinazioni programmatorie e di indirizzo che spettano legittimamente alla politica e all'idea di sviluppo per le quali le Amministrazioni sono state elette.

L'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.

L'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF), la cui sede centrale è a Firenze, è l'organismo indipendente creato in Italia per disciplinare la sicurezza della circolazione ferroviaria sulla rete nazionale (comprese le ex ferrovie concesse interconnesse), vigilare sull'applicazione delle norme, rilasciare autorizzazioni, certificazioni e omologazioni alle imprese e ai gestori delle infrastrutture ferroviarie operanti nel nostro Paese.

L'agenzia è stata istituita in base all'art.4 del D.L. 162 del 10.08.2007, che recepisce la Direttiva Europea 2004/49/CE relativa alla sicurezza delle ferrovie dei paesi componenti. L'Agenzia, la cui funzione ha permesso di accorpate in un solo ente indipendente le competenze in materia di sicurezza che erano esercitate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e da Rete Ferroviaria Italiana, è operativa dal 16 giugno del 2008. Al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è rimasto il solo compito di vigilanza e controllo.

Alcune delle funzioni principali sono il rilascio della *certificazione di sicurezza ferroviaria* alle imprese di trasporto che intendano usufruire della rete ferroviaria italiana, l'omologazione dei rotabili nuovi o importati per permetterne la circolazione in sicurezza, le omologazioni di sicurezza ai Gestori delle Infrastrutture e condurre indagini o ispezioni di natura tecnica a seguito di gravi incidenti ferroviari. L'ANSF non ha competenze sugli altri sistemi di trasporto su ferro (metropolitane, tramvie, etc.) e sulle linee che sono prive di collegamento con il resto della rete ferroviaria nazionale, queste sono di competenza dell'Ufficio speciale trasporti a impianti fissi. In sintesi, in pieno clima di liberalizzazione del trasporto ferroviario, l'Agenzia come organismo indipendente, fornisce agli operatori ferroviari i principi delle disposizioni e prescrizioni di loro competenza e vigila affinché siano mantenuti gli attuali livelli di sicurezza inoltre, ne promuove il costante miglioramento in relazione alle innovazioni tecnico/scientifiche, contribuisce all'armonizzazione delle norme di sicurezza nazionali e internazionali favorendo l'interoperabilità della rete ferroviaria Europea.

Premesso ciò, uno dei principali compiti operativi dell'Agenzia è stato il riordino del quadro normativo in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria con la finalità di redigere un testo unico (Decreto 4/ 2012).

Ci troviamo in periodo denso di cambiamenti per il trasporto ferroviario, sia sul fronte delle semplificazioni che delle liberalizzazioni. L'importante è non semplificare troppo e che tale processo non cancelli, rilevanti norme inerenti la sicurezza di esercizio, delegandole alle singole aziende ferroviarie.

Particolare attenzione bisogna riservare alle società che forniscono formazione ferroviaria in materia di sicurezza di esercizio, autorizzate anche al rilascio di "patenti" di condotta treni relativamente alla qualità della formazione stessa. Ciò in considerazione della novità introdotta dal DM 570-2017 del 19.12.2017, con cui si definiscono i criteri e le modalità per la concessione di contributi alle imprese ferroviarie per le attività di formazione di personale impiegato in attività della circolazione ferroviaria.

Appalti a supporto della mobilità

Negli ultimi anni il settore degli Appalti Ferroviari ha visto un radicale cambiamento dei soggetti imprenditoriali presenti quali società appaltatrici, soprattutto dopo il 2009 quando il gruppo dei consorzi e degli imprenditori che gestivano precedentemente uscirono completamente dal settore. Il CCNL “della Mobilità Area Contrattuale Attività Ferroviarie” del 20 luglio 2102, nonostante l’adesione delle maggiori Associazioni Imprenditoriali, non è stato correttamente applicato da tutte le imprese appaltatrici del settore.

La clausola sociale presente nell’impianto contrattuale risultava non adeguata a garantire una corretta gestione e, soprattutto ad assicurare sufficienti tutele alle lavoratrici ed ai lavoratori del settore. Alcune società del Gruppo FS, ad esempio Ferservizi S.p.A., Grandi Stazioni ..., pur avendo sottoscritto il suddetto contratto, hanno affidato servizi prevedendo l’applicazione di CCNL diversi da quello del settore.

Nel settore vi è ancora una massiccia presenza di ammortizzatori sociali.

Il CCNL della Mobilità A/F del 16 novembre 2016 ha chiarito e migliorato le norme che regolano il cambio di appalto nel settore per fornire ai lavoratori adeguate tutele: vengono confermate, in caso di cambio appalto o subentro, le previsioni relative ai licenziamenti illegittimi di cui all’art. 18 legge 300/70 per i lavoratori assunti prima del 7 marzo 2015; sono predisposte le tabelle del costo orario del lavoro per cui non saranno più ammesse, in fase di gara, offerte anomale.

È necessario che il CCNL sia applicato da tutte le aziende del settore al fine anche di rendere corretta ed omogenea l’applicazione delle regole e dei comportamenti. Altro elemento imprescindibile è il riferimento delle tabelle di costo orario, necessario per la trasparenza e la correttezza del confronto tra imprese utile altresì a rendere più stabile, efficiente e qualitativo il settore da parte di tutti i soggetti coinvolti (committente, imprese e Organizzazioni Sindacali)

Sistema contrattuale - CCNL Mobilità

Il processo di riorganizzazione del sistema della mobilità che proponiamo, deve coinvolgere necessariamente anche il fattore lavoro che, attraverso il ruolo del Sindacato, deve esserne coprotagonista a pieno titolo.

Per affermarsi come tale, il Sindacato deve porre con forza la evidente necessità che la fase del cambiamento non può che essere frutto della condivisione tra le parti in causa attraverso il confronto e la contrattazione sindacale di primo e secondo livello per le rispettive ricadute sul

sistema generale della mobilità, dei diritti del e nel lavoro, nonché della produttività e redditività nelle aziende.

In tale prospettiva l'idea del contratto nazionale di tutto il comparto della mobilità rimane un obiettivo validissimo ma che, come sappiamo, trova sempre mille difficoltà nella sua realizzazione soprattutto per la malcelata opposizione corporativa delle associazioni datoriali del TPL.

Regolamentazione e Conflittualità

Nel settore dei trasporti come in tutti i servizi, lo sciopero è regolato dalla legge 146/90 e dalla 83/2000.

A 25 anni dalla introduzione del sistema di regolamentazione e dopo i numerosi accordi applicativi e di regolamentazioni provvisorie possiamo tentare un bilancio dell'esperienza vissuta che non è del tutto positivo.

Il diritto di sciopero non viene regolato ma spesso è compresso quando non viene annullato.

Manca nella normativa attuale una buona pratica, vera ed efficace, di prevenzione all'effettuazione dello sciopero basata sulla parità della responsabilità tra chi è costretto a proclamare uno sciopero e il gestore del servizio che spesso causa tale circostanza per inosservanza dei contratti di lavoro con disinvoltura, quasi mai recuperabile nelle fasi di raffreddamento e conciliazione le quali, tradendo lo spirito della legge, sono diventate solo un rito meramente burocratico atto solo a registrare le posizioni delle parti. È, dunque fortemente opinabile l'uso della sanzione, da parte della Commissione di Garanzia, relativa al mancato rispetto delle regole, poiché, nei fatti, la sanzionabilità viene esercitata solo a carico del sindacato/lavoratori che si pongono fuori dalle regole e quasi mai per le aziende. La percentuale di scioperi potrebbe abbassarsi notevolmente se venissero applicate le regole sulla rappresentatività di cui all'accordo interconfederale del 10 gennaio 2014, attraverso cui diventerebbe un abuso l'attuale utilizzo dello strumento dello sciopero da parte di sigle sindacali scarsamente rappresentative.

È indubbio che la stragrande maggioranza delle vertenze si acuisce non sul piano rivendicativo ma su quello del rispetto dei patti liberamente sottoscritti dalle aziende.

Tra i temi scottanti vanno disegnati e definiti quelli relativi alla verifica dei soggetti, alla capacità di indizione di azioni, all'analisi dei comportamenti scorretti di tutte le parti in causa da sanzionare, all'eventuale funzione interpretativa e/o arbitrare delle fasi acute delle vertenze.

Resta, infine, una nostra valutazione del tutto negativa sulle azioni della Commissione di Garanzia quando sono volte a travalicare lo spirito ed il dettato della L.146/90 e s.m.i. in materia di sicurezza come è avvenuto ultimamente con la delibera n.17/272, relativa agli scioperi nel settore ferroviario, proclamati senza il normale preavviso “per gravi eventi lesivi della incolumità e della sicurezza dei lavoratori” ai sensi dell’art. 2, comma 7. Per noi è estremamente opinabile che la Commissione, nel caso di specie, possa disporre che lo sciopero debba essere “contenuto nell’ambito di una durata meramente simbolica”.

VIABILITÀ

Autostrade

Il settore delle Autostrade è gestito da 27 società in regime di concessione, controllate dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, attraverso un organismo di vigilanza che oltre ad avere prerogative di controllo, verifica e autorizza i PEF (Piani Economico Finanziario) che ogni 5 anni le società autostradali presentano.

Il comparto occupa 13.274 addetti (dato 2016).

Per quanto attiene l'andamento del traffico si registra nel periodo 2014-2017 un costante e progressivo aumento dei transiti (2014 +1,0 / 2015 +3,8 / 2016 +3,3) a dimostrazione di una ripresa economica, evidenziata dall'aumento significativo del traffico "pesante" (merci) rispetto a quello "leggero".

Il settore ha, per un meccanismo stabilito a livello normativo (concessione e convenzione), un adeguamento annuale delle tariffe che tiene conto degli investimenti fatti e dell'inflazione programmata. In virtù di tale meccanismo si è registrato un aumento medio dei pedaggi per il 2014 del +3,9, nel 2015 del +1,32, nel 2016 del +0,77 e nel 2017 del +2,3. Per alcune concessionarie l'aumento è stato maggiore e significativo perché sono stati accolti dei ricorsi specifici che hanno sbloccato gli aumenti in precedenza "congelati" dall'organo di Vigilanza del MIT (vedi Strada dei Parchi).

Sul piano economico, il comparato autostradale registra significativi aumenti derivanti dagli introiti da pedaggio che sono passati da 7.035 milioni di euro del 2014 a 7.765 milioni di euro nel 2016 con un incremento nel triennio 2014-2016 di +730 milioni di euro con esclusione dei Trafori.

Sul fronte rinnovo concessioni, si registrano ancora problemi con alcune società già scadute e ancora in definizione per il loro rinnovo, a cui si aggiungono altre scadute nel 2016 e 2017. Su alcune di esse sono in atto dei contenziosi legati alla procedura di gara (vedi Brennero e Autostrade Meridionali).

Il settore è caratterizzato dalla presenza di 2 gruppi importanti quali Atlantia e Gavio, molto attivi anche in altri segmenti dell'economia italiana e internazionale. Con questi specifici gruppi sono stati sottoscritti dei protocolli di relazioni industriali che prevedono momenti di monitoraggio e informazioni con incontri trimestrali.

Il CCNL è nell'ultimo anno di vigenza (2016-2018) ed entro il 30 giugno prossimo sarà inviata alle controparti la piattaforma per il suo rinnovo. L'aumento economico è stato a regime 150€ a livello

Esattore (figura di riferimento per gli aumenti economici). Il rinnovo ha ulteriormente alzato la percentuale del contributo aziendale alla Previdenza Integrativa ed ha introdotto il meccanismo dell'iscrizione contrattuale, di fatto portando tutti i lavoratori del comparto ad avere una posizione all'interno del Fondo ASTRI.

Il futuro contratto di lavoro, come del resto la contrattazione di 2° livello nelle dinamiche e nei tempi delle singole aziende, dovrà tener conto, oltre al recupero del potere d'acquisto dei salari, di alcune problematiche, come ad esempio l' "invecchiamento attivo", lo scambio intergenerazionale, il futuro del servizio di Esazione in uno scenario che vede una automazione che ha superato ormai l'80%, il rafforzamento e l'implementazione dei servizi Impianti/Esercizio e lo schema classificarlo troppo poco "dinamico" per rispondere alle variazioni e alle evoluzioni professionali del settore che in questi anni si sono determinate e sviluppate. Come avvenuto in tutti gli ultimi 3 rinnovi l'attenzione alla previdenza integrativa sarà ancora motivo di interesse tra le parti sociali. Altro tema rimasto in sospeso nell'ultimo rinnovo è la creazione di una polizza sanitaria di settore, tema oggi tutto spostato nelle singole aziende attraverso la contrattazione di 2° livello con inevitabili differenze di premio e di prestazioni.

Sul fronte occupazionale, nonostante il comparto registri costantemente livelli economici significativi e certamente con margini per elevare la quantità e la qualità del servizio all'utenza, si registra comunque una costante contrazione dei livelli occupazionali con un'unica finalità e cioè quella del massimo profitto. Negli anni della crisi economica le concessionarie hanno comunque staccato dividendi ai propri azionisti nonostante il calo del traffico. Certamente le concessionarie autostradali potrebbero realizzare piani industriali dentro ai quali oltre all'efficienza dei processi aziendali ci potrebbero essere tutte le condizioni per una crescita e uno sviluppo occupazionale.

Sul fronte istituzionale si registra una debolezza dell'organo di vigilanza del MIT che a distanza di più di un anno dall'emanazione di una circolare che impone alle società autostradali l'obbligo di presidiare i caselli autostradali, si registra ancora oggi, da parte di alcune concessionarie la non applicazione di tale direttiva e addirittura ricorsi al TAR e al Consiglio di Stato. Tutto questo a dimostrazione di una difficoltà del MIT a far rispettare le proprie disposizioni e imporre le proprie direttive. Stesso discorso può valere per alcune situazioni per quanto attiene il tema degli aumenti tariffari di inizio 2017. Si deve comunque registrare una difficoltà ad essere convocati dall'organismo di vigilanza nonostante le numerose e ripetute richieste d'incontro.

Pulizie – servizi integrati – Multiservizi

Il settore dei servizi ed in particolare quello delle Pulizie/ Multiservizi è caratterizzato da una capillare presenza di imprese di diversa dimensione (un censimento, con elaborazione dei dati per difetto, ne conta almeno 40.000) e da circa 540.000 lavoratori, con una altissima presenza di donne. Questa realtà continua ad attraversare periodi di enormi difficoltà e grandi trasformazioni in un contesto che oggi è ancor più aggravato dal mancato rinnovo del CCNL scaduto oramai da cinque anni. Inoltre vive in gran parte di appalti, con una forte presenza di appalti pubblici, e quindi è soggetta ad un'estesa ed accesa concorrenza tra imprese.

Va evidenziato che il "fattore umano" in queste attività assume fondamentale valore e che sono per questo considerate attività *labor intensive*. Di conseguenza, siamo in presenza di situazioni in cui il costo del lavoro incide in una percentuale altissima rispetto agli altri costi e dunque i danni derivanti da fenomeni di dumping e da una concorrenza non corretta si scaricano molto frequentemente e negativamente sul valore e sulla qualità del lavoro, ma soprattutto sull'occupazione e sul reddito delle lavoratrici e dei lavoratori impegnati in queste realtà, con conseguenze disastrose in particolare considerando i redditi già esigui presenti nel settore. Infatti, è bene rammentare che l'orario medio settimanale dei lavoratori del settore risulta essere di circa 20 ore, spesso diviso in due riprese, che i carichi di lavoro pesanti e che la flessibilità richiesta al personale è altissima.

La normativa vigente con il nuovo Codice degli appalti, che ha recepito le tre Direttive europee del 2014, ha sicuramente migliorato il voluminoso impianto normativo precedente ed in particolare attraverso le norme introdotte con l'Art. 50 del medesimo Codice, ha in parte riconosciuto maggiori attenzioni a questi lavoratori.

In diversi appalti pubblici (es. le pulizie ed il decoro degli istituti scolastici) a fronte di molteplici iniziative fatte, siamo riusciti a far inserire il rispetto del CCNL di settore con le tutele per il cambio appalto fissate dall'Art. 4 dello stesso. Anche l'ANAC nella preparazione del bando tipo da utilizzare per queste attività ne fa oggi riferimento specifico.

Recentemente queste attività sono state riconosciute come lavoro gravoso.

In ogni caso, ancora oggi siamo purtroppo in presenza di condizioni di tutela deficitarie, di consistente precarietà dell'occupazione e di continui attacchi alle condizioni già ampiamente difficili dei lavoratori. Infatti in alcune gare, dalle stazioni appaltanti, viene utilizzato il criterio del massimo ribasso nell'affidamento dei servizi, in altre situazioni le attività vengono affidate ad imprese che hanno effettuato ribassi di oltre il 50%, ecc. I ritardi nell'affidamento dei lavori o di pagamento dei

committenti, in moltissimi casi determina l'utilizzo di ammortizzatori sociali o il mancato pagamento degli stipendi nelle regolari scadenze previste dal CCNL.

Il tema delle regole necessarie dunque continua ad essere imperante ed urgente nel settore, poiché, in particolare, sarebbe anche utile per contrastare ogni forma di dumping, di sfruttamento dei lavoratori, di lavoro nero ed irregolare, tutti fenomeni particolarmente diffusi in queste realtà.

Allo stesso tempo la definizione di un sistema di regole corretto, funzionale e rispettato costituisce, ancor di più nelle descritte condizioni, obiettivo fondamentale, quale indispensabile strumento di tutela per le lavoratrici, per i lavoratori, per il lavoro, per le attività e per le stesse imprese sane del settore.

Se come affermano oggi tutte le fonti istituzionali preposte, si vuole determinare una concorrenza corretta, legale e trasparente, in particolare in una realtà del lavoro come quella dei servizi sopra descritti, si deve assicurare che il costo del lavoro così come i costi della salute e sicurezza, non sia elemento soggetto a ribassi. Inoltre deve essere salvaguardata la continuità occupazionale e la tutela del reddito per le lavoratrici ed i lavoratori garantendo altresì la presenza ed il rispetto della clausola sociale e la corretta e puntuale applicazione del CCNL del settore.

Nota positiva è sicuramente riscontrata dalla bilateralità ed in particolare dal Fondo di Assistenza Sanitaria del settore (FONDO ASIM) che ha consentito di offrire un sostegno importantissimo ed ulteriore alle lavoratrici ed ai lavoratori del settore che hanno redditi molto poveri, assicurando loro diverse prestazioni sanitarie adeguate e complementari al SSN. L'impegno di tutti deve essere finalizzato a portare a conoscenza i lavoratori dei loro diritti e delle opportunità disponibili per consentire agli stessi di poterne usufruire compiutamente

Autonoleggio – Noleggio Pulmann con conducente - Autoscuole - Taxi

Il settore dell'autonoleggio dimostra sempre di più le anomalie di un mercato che penalizza fortemente il lavoro, l'occupazione e le condizioni delle lavoratrici e dei lavoratori del settore.

Infatti, da un lato emerge la costante crescita dei fatturati e dunque dei guadagni per le imprese, mentre, allo stesso tempo, si contrae l'occupazione a valle di procedure di licenziamento collettivo che perseguono continue ristrutturazioni ed esternalizzazioni. In questi contesti si manifestano altresì imposizioni unilaterali ed assurde di delocalizzazione delle attività produttive, come ad esempio quanto accade nella vertenza della LeasePlane

Va altresì aggiunto che con l'acquisizione della Maggiore SpA da parte della società Avis Budget Group, anche l'ultima grande azienda di proprietà italiana è stata venduta a proprietà estere.

In tale situazione di elevata difficoltà in cui abbiamo operato, va sottolineato dunque come un notevole risultato positivo raggiunto, il rinnovo del CCNL di settore, avvenuto il 26 luglio 2016, che ha stabilito un incremento economico complessivo destinato ai lavoratori pari ad euro 140,00.

Nel Noleggio Pulmann con conducente la questione più rilevante è il rinnovo del CCNL che è addirittura scaduto nel 2009, anche se molte aziende hanno, nel frattempo, per la parte economica applicato accordi di rinnovo.

Nel settore delle Autoscuole che costituisce una realtà con aziende molto piccole (spesso a livello familiare) il 13 dicembre 2016 è stato firmato il rinnovo del CCNL, che ha stabilito per i lavoratori un incremento di 60,00 euro sui minimi tabellari.

Nel settore del Trasporto Pubblico non di linea (Taxi) il 29 novembre 2016 è stato sottoscritto il rinnovo del CCNL che ha visto incrementi economici per i lavoratori pari ad euro 105,00.

A marzo 2017 il Governo ha avviato un confronto per la regolamentazione del Trasporto pubblico non di linea. A nostro avviso la regolamentazione è necessaria ed urgente poiché nel mondo dei taxi l'abusivismo risulta essere a livelli insostenibili ed inoltre va regolamentata la coesistenza territoriale tra i taxi e gli NCC. Oggi è altresì improcrastinabile mettere regole precise alle piattaforme tecnologiche nel rispetto anche degli indirizzi e dei pronunciamenti della giurisprudenza internazionale, che stabilisce vadano regolamentati come specifici vettori di trasporto.

TRASPORTO AEREO

In un mondo sempre più collegato e interdipendente, in cui la domanda crescente di accorciare le distanze fisiche è un'esigenza sociale ed economica impellente, il trasporto aereo è strategico. Nel caso dell'Italia, poi, in cui si aggiungono elementi preponderanti e diffusi di domanda e di offerta turistica e di opportunità dei territori di dotarsi di collegamenti veloci, il mercato assume caratteristiche fortemente contendibili, che richiedono urgenti interventi regolatori per arginare i drammatici effetti di una liberalizzazione a briglie sciolte sulla occupazione e sulla qualità dei servizi. Anche i più recenti dati 2017 di Assoaeroporti lo confermano: da gennaio a dicembre i passeggeri transitati complessivamente nei 38 scali di interesse nazionale sono cresciuti del 6,4% sul 2016, attestandosi a 175,4 milioni, in linea con il dato Icao, che registra una crescita mondiale del 7,1%. Nei nostri scali sono aumentati maggiormente i voli internazionali, cresciuti del 8,6% contro il 3,2% di quelli nazionali. Anche il cargo cresce del 9,2%, attestandosi a 1.145,2 migliaia di tonnellate spinto dall'e-commerce.

A livello globale, i passeggeri sono 3,8 miliardi e la IATA (International Air Transport Association) stima che nel 2035 essi raddoppieranno a circa 7,2 miliardi. Questo spiega i movimenti economici e infrastrutturali che stanno avvenendo nella geografia mondiale da parte di vettori, aeroporti e paesi, per la contesa e la difesa di quote di mercato sempre più ampie.

Sempre da fonte IATA, nel 2016 sul 2015, il settore del trasporto aereo mondiale è cresciuto in valore aggiunto del 7,4% (260 miliardi di dollari) e in occupazione del 3,1%, arrivando a 2,62 milioni di lavoratori.

Per quanto riguarda invece l'UE, la Commissione ha stimato il numero di addetti diretti in circa 2 milioni ed un valore aggiunto di circa 110 miliardi di euro.

In Italia il DEF 2016 e la relazione dell'ART stimano il contributo complessivo al PIL nazionale del sistema aeroportuale italiano nell'ordine del 3,6%, considerando l'impatto diretto, indiretto e indotto degli scali e di quello catalitico, ossia gli effetti sul turismo e i servizi in genere. Inoltre, la Cassa Depositi e Prestiti stima che per ogni 10 punti percentuali di crescita del trasporto aereo sulle rotte internazionali, gli IDE (Investimenti Diretti Esteri) aumentano del 4,7%, per l'attrazione di imprese estere.

In tale contesto di crescita, per razionalizzare il settore nel nostro Paese, dopo un lungo iter durato circa 3 anni, dal 2 gennaio 2016 è entrato in vigore il Piano nazionale aeroporti, che stima al 2030 una movimentazione di circa 250 milioni di passeggeri. Il provvedimento ha definito dieci bacini di traffico omogeneo, identificando 38 aeroporti di interesse nazionale (su 48 scali esistenti), di cui 12 di rilevanza strategica e 3, Roma Fiumicino, Milano Malpensa e Venezia gate intercontinentali. Il nuovo Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT) con cui si evidenziano le infrastrutture ed i fabbisogni della struttura portante di offerta di mobilità delle persone e delle merci del sistema italiano, ha poi inserito nello SNIT di primo livello 16 aeroporti strategici, e i restanti 22 nello SNIT di secondo livello.

Da uno studio del Censis su dati Enac, i tre hub intercontinentali intercettano il 43% del traffico passeggeri, ma 7 aeroporti non gate con più di 5 milioni di passeggeri all'anno, ne movimentano il 33%, mentre 32 aeroporti con meno di 5 milioni di passeggeri, ne movimentano il 24%, rispondendo ad esigenze di connettività in assenza di altre modalità di trasporto veloce, specie nel Mezzogiorno e nelle isole, e svolgendo un ruolo di coesione territoriale con traffico prevalentemente nazionale. Il Piano aeroporti, dunque, se da un lato risponde alle carenze terrestri di connettività del nostro Paese, recependo un sistema aeroportuale policentrico e meno gerarchizzato di quelli dei principali Paesi europei, dall'altro ha il limite di non realizzare le migliori condizioni di sostenibilità economica per questo settore, dal momento che l'eccessiva frammentazione non consente economie di scala. La complessità e la ricchezza del trasporto aereo italiano, come ormai diciamo in tutte le sedi, richiede che il sistema non sia lasciato a se stesso, in balia delle spinte di una liberalizzazione che vede i territori esclusivamente come fonte di dividendi a fine anno, ma va diretto e governato con trasparenza e lungimiranza, stabilendo regole nel mercato che tutelino le imprese, i lavoratori, il lavoro e l'ordinamento del nostro Paese.

A questo ci riferiamo, ad esempio, quando rileviamo gli effetti negativi del fenomeno tutto italiano del co-marketing, risultato dalla commistione degli interessi e dall'assenza di regole tra compagnie aeree low cost e società di gestione aeroportuale. Nascosta sotto forma di contributo pubblicitario e peraltro a spese dei contribuenti italiani, questa sovvenzione degli enti locali alle compagnie, per indurle ad inserire l'aeroporto di turno nel network degli scali, ha consentito a queste ultime di operare a prezzi tanto competitivi da generare varie forme di dumping, degenerate in vere e proprie crisi di alcune società. La stessa crisi Alitalia trova aggravamento in questo fenomeno.

Alla concorrenza al ribasso selvaggio del volo si sono poi associati reiterati tentativi di sottopagare il personale navigante e i servizi di terra. La battaglia sindacale che abbiamo intrapreso nei confronti di Ryanair entra nel merito di gran parte di questi aspetti, aggravati dal fatto che la compagnia irlandese oppone strenua resistenza a riconoscere il nostro sistema democratico di rappresentanza dei lavoratori, dunque i sindacati italiani, e ad applicare le normative sul lavoro e il contratto nazionale di lavoro previsti dal nostro ordinamento. Stiamo, sia da soli che con gli altri sindacati confederali, intraprendendo una serie di azioni anche legali per costringere l'azienda a stabilire corrette relazioni industriali, a tutela dei lavoratori Ryanair, di cui alcune centinaia nostri iscritti. Con le altre compagnie low cost, invece, abbiamo già firmato accordi, portando anche in questo comparto tutta la legalità e le regole possibili attraverso la contrattazione. Un comparto questo su cui lavoriamo costantemente e che cresce velocemente: dai dati Enac nel 2016 il low cost aereo ha trasportato il 51,6% dei passeggeri nazionali ed il 48,2% di quelli internazionali, coprendo complessivamente il 49,5% dei passeggeri trasportati in Italia, con crescita 7,04%, contro quella del 2,54% del trasportato dei vettori tradizionali.

Se da un lato la liberalizzazione ha portato vettori e gestioni aeroportuali verso la concentrazione della proprietà degli asset, dall'altro invece la liberalizzazione italiana senza regole ha determinato, specialmente negli ultimi anni, il proliferare disordinato dei servizi di terra, provocando forti squilibri e riflessi negativi sul lavoro. La cronica assenza di una politica di regolamentazione della filiera produttiva e dell'accesso ai servizi di terra, ha aggravato la loro debolezza strutturale, e nonostante il traffico aereo sia in crescita, specialmente i settori dell'Handling e del Catering non riescono a coglierne le opportunità, ingaggiando una concorrenza al ribasso, che spesso deflagra in crisi aziendali, lunghe vertenze sindacali e forte disagio sociale.

Il risultato è drammatico: migliaia di lavoratori espulsi dal processo produttivo, precarietà diffusa, aziende fallite, fenomeni inarrestabili di dumping sociale e scorribande da parte di aziende che operano fuori da ogni regola.

Occorre intervenire legislativamente in questo comparto, per semplificare e rendere omogenee procedure e obblighi e per garantire parità di condizioni a tutti i soggetti che svolgono le medesime attività. Per questo da tempo chiediamo anche il pieno coinvolgimento dell'Enac, che deve svolgere una rigorosa attività di controllo sul rispetto delle regole.

Ma occorre anche un'azione più incisiva a livello contrattuale. Nonostante tutti gli sforzi fatti in questi anni per racchiudere in un contratto unificato le 6 sezioni comprensive di tutte le specificità

del Trasporto aereo, ancora oggi nel settore vengono applicati contratti collettivi diversi, che, non tutelando i lavoratori, distorcono il mercato e derogano le clausole sociali. Queste ultime, previste dall'Art. 14 del DL n. 18 del 1999, che imponeva il passaggio del personale dal precedente gestore del servizio al soggetto subentrante in proporzione alla quota di traffico o di attività acquisita, si sono tradotte negli anni in elementi di forte disparità tra gli operatori degli aeroporti Italiani.

Nonostante il CCNL, scaduto il 31 dicembre 2016, al fine di evitare distorsioni che producono dumping, già preveda una precisa procedura che impegna gli operatori alla tutela dei livelli occupazionali nel caso di trasferimento di attività dei servizi di assistenza a terra, elencati negli allegati A e B del DL 18/99, tale previsione contrattuale va rafforzata. Nel contempo, è indispensabile un intervento legislativo, al fine di regolare meglio il settore contro le derive di concorrenza sleale tra le imprese, sempre più frequentemente cause di ribasso eccessivo delle tariffe, che si posizionano al di sotto dei costi di produzione del servizio finale all'utenza, sia in termini di qualità che di costo regolare del lavoro e della sicurezza.

È pertanto fondamentale una previsione legislativa che permetta l'introduzione nel regolamento ENAC del requisito della completa applicazione del CCNL del trasporto aereo per accedere alle attività negli aeroporti; analogamente a quanto è previsto in altri ambiti in cui la concorrenza regolata, la qualità del servizio, l'attenzione alle tutele sociali e alla sicurezza sono tutti fattori ineludibili di sviluppo.

Il CCNL è il principale strumento di regole comuni per il lavoro ed il ritardo del percorso di rinnovo mette a pregiudizio la tutela e la qualità stessa del lavoro negli scali aeroportuali. Tale ritardo è anche conseguenza della crisi Alitalia, che rischia di pregiudicare gli obiettivi positivi del progetto del contratto unico.

E proprio su Alitalia abbiamo condotto una battaglia che ci ha visti protagonisti ed estensori di soluzioni che non facessero ricadere i costi della mala gestione sui lavoratori, ma che riconducessero le responsabilità della crisi al precedente management che l'ha determinata, trascinando l'ex compagnia di bandiera in un ennesimo vortice di sprechi e di speculazioni fino a causarne il 3°fallimento. Alitalia è un asset strategico che va salvaguardato e sviluppato nell'interesse dei dipendenti e del Paese, con un progetto e una politica industriale accorta e lungimirante. Lo abbiamo anche esposto nella nostra proposta rivolta al Governo e ai Parlamentari, il Progetto "Certezze", che anticipando quanto stanno attuando i Commissari, individuava nei sovra costi i

principali responsabili della crisi Alitalia in un contesto di gestione e di politica commerciale miope, che ha inciso negativamente sui ricavi.

Nei primi 8 mesi di gestione commissariale Alitalia ha intrapreso un percorso di efficientamento, con risultati sul piano economico tanto promettenti da raccogliere l'interesse internazionale di potenziali investitori. Rimaniamo convinti che la compagnia debba rimanere integra e che non servano tagli ai salari nè del personale. La fase commissariale ha evidenziato le potenzialità di Alitalia, smentendo l'idea radicata nell'immaginario collettivo di azienda strutturalmente inefficiente. Va da sé che occorre un investitore finanziario e industriale solido, che proponga un piano industriale serio ed efficace, con investimenti in flotta e non con la previsione di un suo ridimensionamento, viste le potenzialità del mercato italiano nel panorama europeo e mondiale.

Senza essere ideologicamente tifosi della statalizzazione, crediamo che Alitalia debba essere venduta non svenduta, e siamo convinti nell'interesse del Paese, che lo Stato debba rimanere nel capitale azionario dell'azienda con una partecipazione di minoranza, così come è presente in altri asset strategici del Paese. Siamo anche convinti che una partecipazione dei dipendenti nell'azionariato darebbe maggiori garanzie sul futuro del sistema aziendale e ai dipendenti stessi, maggiormente coinvolti nella partecipazione strategica di sviluppo della compagnia.

Dobbiamo poi porre attenzione particolare su ENAV, che ha il compito di fornire i servizi della navigazione aerea, mantenendo alto il livello della Safety e operando in un sistema caratterizzato da elevata complessità. Al di là delle allarmanti prospettive di aerei senza pilota, Torri di controllo Remote, droni, un nuovo sistema di regolazione dei flussi per decollo e atterraggio in aeroporto a distanza, l'intensificarsi dei movimenti del traffico sta impattando sul comparto dei controllori del traffico aereo con pesanti risvolti, continuamente sottoposto ad un aumento dei carichi del lavoro e la continua implementazione tecnologica con nuovi spazi aerei e costanti aggiornamenti. A questo si è aggiunta la privatizzazione di Enav, che lascia aperti fondati interrogativi sulla opportunità di privatizzare un ente così strategico, un gioiello per il nostro Paese e la sicurezza del Trasporto Aereo, che con la quotazione in borsa per meri scopi economici, la rende particolarmente vulnerabile ad interessi non propriamente attinenti al servizio che svolge.

Solo grazie al sindacato si è riusciti a far chiarezza sulla scadenza della licenza dei controllori del traffico aereo ed il loro relativo pensionamento, ma la mancanza incomprensibile di un rinnovo contrattuale, scaduto da più di un anno, nonostante utili aziendali estremamente importanti, crea preoccupazione e punte di allarmismo tra il personale.

MARITTIMI

Il trasporto marittimo si caratterizza come uno dei principali vettori di trasporto delle merci e delle persone nel mondo. Le ultime stime ci dicono che circa 85% delle merci e dei prodotti che abbiamo nelle nostre case e che mangiamo sulle nostre tavole è stato trasportato da una nave o da un sistema misto composto da più vettori che interagiscono con il mezzo navale.

In Italia, come nella gran parte dei paesi europei, la maggioranza, se non la quasi totalità, della nostra flotta è iscritta al Registro internazionale, istituito con la Legge 30/98.

Questo Registro nasceva a difesa della bandiera italiana, per limitare qualsiasi interesse da parte dei nostri armatori all'abbandono della marineria italiana ed il ricorso ad altre bandiere estere più convenienti, prevedendo precise agevolazioni sotto il profilo sia fiscale che contributivo.

Si ricorda che il diritto di stabilimento permette a ciascun armatore la libertà di cambiare bandiera e quindi di creare le premesse per imbarcare tutti marittimi extracomunitari, escludendo di fatto quelli italiani già occupati.

Oggi abbiamo quasi 700 navi iscritte al Registro internazionale e circa 30.000 marittimi italiani che operano sia su navi in bandiera italiana che estera.

Il settore, che ha sofferto la sua massima crisi nel periodo 2009-2014, sta pian piano riprendendo quota ed ha ottenuto in questi ultimi anni migliori performance sia in termini di fatturato che di utili. Come Uiltrasporti rappresentiamo circa 7.500 marittimi su tutto il territorio nazionale e possiamo onorarci di essere il primo sindacato del settore.

La nostra azione sindacale si è caratterizzata già a partire dai primi mesi in cui come Segreteria nazionale abbiamo avuto la responsabilità del settore, con la chiusura del rinnovo di un contratto nazionale scaduto da più di quattro anni e mezzo. In pochi mesi, siamo riusciti a fare sintesi e chiudere il 1 luglio 2015 un rinnovo contrattuale che si è caratterizzato nell'unificazione di tutti i precedenti contratti in un unico testo contrattuale, composto da 14 sezioni, una per ogni specificità di naviglio, di trasporto e di singole professionalità.

Un rinnovo che ha visto un aumento lordo medio in tre anni di circa 160 euro per il marinaio, 190 euro per il sottufficiale e di circa 220 euro per l'ufficiale e che ha portato maggiori tutele a coloro che erano inquadrati contrattualmente a bordo delle navi come TP (turno particolare), che di fatto non avevano un contratto continuativo con la propria azienda, riconoscendoli come organico

aziendale effettivo e quindi equiparandoli ai marittimi con contratto stabilizzato e continuativo (CRL).

Qualche giorno più tardi, il 30 luglio 2015 veniva siglato anche un altro importante accordo con le due principali associazioni armatoriali che rappresentavano l'intero settore dello shipping italiano, Confitarma e Fedarlinea, relativamente alla figura dell'allievo ufficiale.

In breve si concordava che in ogni nave si sarebbero imbarcati due allievi ufficiali, uno di coperta ed uno di macchina, con un salario di ingresso prestabilito in modo da scongiurare una prassi fino ad allora utilizzata, ovvero il mancato imbarco di allievi in luogo del pagamento di una sanzione pecuniaria al fondo marittimo nazionale. Insomma, un accordo che avrebbe ridotto il salario riconosciuto agli allievi in cambio del loro imbarco e la prosecuzione di impiego presso lo stesso armatore con la costituzione di un rapporto di lavoro, prevedendo una stabilizzazione dell'allievo ufficiale a terzo ufficiale junior per i primi 12 mesi, con un salario inferiore del 20% rispetto ad un terzo ufficiale tradizionale.

In quasi tre anni di vigenza questo accordo ha permesso di passare da circa 350 allievi imbarcati all'anno a circa più di 1.000 ed alla stabilizzazione dell'80% di essi nel ruolo organico di varie società armatoriali.

Il 2017, poi, è stato un anno che ha permesso di riportare una forte attenzione sul mondo e sul lavoro marittimo. In particolare, il 17 marzo 2017 abbiamo organizzato una grande manifestazione sotto il Ministero dei Trasporti a Roma. Erano più di 20 anni che non si vedeva una piazza così importante piena di marittimi a manifestare contro le istituzioni.

Gli argomenti alla base della protesta riguardavano gli adeguamenti disposti dal MIT relativi alla formazione dei comandanti, direttori di macchina e primi ufficiali, rispetto alle indicazioni dell'Unione Europea. In particolare, il MIT interpretava le contestazioni dell'Unione Europea in maniera del tutto unilaterale, proponendo delle circolari che prevedevano una formazione aggiuntiva in aula a tutti i comandanti, direttori di macchina e primi ufficiali di 300 ore per la coperta e 570 ore per la macchina, i cosiddetti corsi direttivi. Tutto ciò si traduceva con lo sbarco di queste professionalità, l'addebito ai lavoratori dei relativi costi di formazione aggiuntiva e la perdita di salario in quanto la procedura richiedeva sostanzialmente tre/quattro mesi di mancata navigazione. Altro argomento oggetto della protesta e della nostra vertenza era il riconoscimento del lavoro marittimo come lavoro usurante. Il settore gode solo di una legge speciale, la 413/84, che riguarda il personale di macchina ed il personale radiotelegrafista e che prevede un'uscita anticipata a 58

anni dal prossimo anno con la presenza di una contribuzione previdenziale pari a 1040 settimane, di cui 520 al servizio di macchina e di stazione radiotelegrafica.

Tutte le altre qualifiche e professioni sia a bordo che a terra hanno un regime previdenziale uguale a tutti gli altri lavoratori e rientrano nella copertura prevista dalla legge Fornero; pertanto 66 anni e 7 mesi per la pensione di vecchiaia o 42 anni e 10 mesi per la pensione anticipata.

Infine la vertenza si caratterizzava anche per la rivendicazione di una nuova forma di collocamento nel settore marittimo, strutturata tramite la creazione di un portale ad hoc dove domanda ed offerta di lavoro si sarebbero incrociate, eliminando il tradizionale sistema della chiamata effettuata dalle rispettive Capitanerie di Porto.

I risultati ottenuti da questa vertenza sono stati importanti e si sono concretizzati con l'accordo del 21 aprile 2017, che ha mitigato le precedenti posizioni prese dal MIT, trasformando la formazione in aula in formazione e-learning (a distanza) con un computer e verifica tramite test in luogo anche di un esame finale ed esentandone comandanti, direttori di macchina e primi ufficiali con titoli alla navigazione acquisiti prima del 2 febbraio 2002, che rappresentano una buona fascia di marittimi. Inoltre il MIT ha dato la sua disponibilità ad intercedere presso il Ministero del Lavoro per far riconoscere il lavoro marittimo come lavoro usurante, prendendo contestualmente l'impegno anche alla costruzione di un nuovo sistema di collocamento in modo da avvicinare sempre di più la domanda di lavoro da parte dei marittimi italiani con le necessità reali del mondo armatoriale.

Tra i vari obiettivi portati a termine, ricordiamo anche l'accordo per il rinnovo del Contratto aziendale con Tirrenia CIN, il 6 giugno 2017, con un ottimo risultato in termini di nuove stabilizzazioni contrattuali di marittimi italiani e di relative promozioni.

Nel frattempo è stata predisposta una piattaforma contrattuale che verrà ufficialmente presentata alle controparti il 30 gennaio 2018 in vista del rinnovo del CCNL scaduto il 31 dicembre 2017.

La piattaforma è stata approvata dai delegati il 14 settembre 2017 e presentata ai marittimi con una serie di assemblee a bordo delle navi. Essa si caratterizza per una serie innumerevole di proposte e richieste alle controparti, tra cui si ricorda la stabilizzazione del rapporto di lavoro dei marittimi a turno particolare uniformandoli ai marittimi in CRL (ovvero in continuità di rapporto di lavoro).

E' opportuno ricordare che il settore marittimo vede solo il 5% del personale in CRL, mentre tutto il resto si caratterizza per avere un contratto di lavoro precarizzato ed inserito in Turno Particolare (TP) o in Turno Generale (TG).

Tra le nostre rivendicazioni Contrattuali trova spazio anche la costruzione di una clausola sociale per la garanzia del personale marittimo nelle future gare di aggiudicazione delle prossime tratte, oggi in concessione, e per la garanzia del passaggio da una società marittima ad un'altra durante procedure di crisi o fallimento.

Inoltre è opportuno risolvere una volta per tutte il problema dei costi relativi alla formazione, oggi quasi tutti a carico del marittimo. Come sindacato Uiltrasporti chiediamo che questi costi siano a carico esclusivo dell'armatore.

Un rinnovo contrattuale complesso e difficile, non solo per i nobili obiettivi che ci siamo dati e che servono a far recuperare alcune importanti tutele in questo settore lavorativo, ma anche per la divisione della controparte datoriale alla luce delle fuoriuscite dall'associazione armatoriale Confitarma; ci riferiamo alle uscite delle società marittime di Messina, Italia Marittima, Grandi Navi veloci e fratelli D'Amico. Questo 20% di armatori, escluso i fratelli D'amico, hanno dato vita ad un'ulteriore associazione datoriale, Assarmatori.

La divisione è sorta per incomprensioni interne alla Confitarma, ma alla base di tutto c'è una contrapposizione tra i due principali rappresentanti di Fedarlinea e Confitarma, ovvero Onorato e Grimaldi per una questione di carattere politico.

In particolare Onorato chiede a gran voce che gli sgravi contributivi previsti dal Registro Internazionale siano solo contemplati per imbarchi di marittimi italiani e comunitari e che vengano esclusi per gli imbarchi di marittimi extracomunitari. Per sostenere quanto sopra, il Gruppo Onorato ha presentato un progetto parlamentare che ha trovato una sua concretizzazione tramite un percorso legislativo a firma di un parlamentare del PD, On. Cociancich.

Grimaldi contesta, al contrario, la presenza di una convenzione con lo Stato italiano di 72 milioni di euro per favorire la continuità territoriale con la Sardegna, che assegnati al solo Gruppo Onorato, creano di fatto una concorrenza sleale nei confronti di tutti gli altri armatori che svolgono trasporto su quelle stesse tratte, ma senza nessun aiuto di Stato.

Come Uiltrasporti abbiamo più volte evidenziato la nostra disponibilità a sederci ad un tavolo di confronto per trovare tutte le soluzioni possibili per un aumento importante di occupazione marittima italiana; abbiamo allo stesso tempo manifestato la nostra presa di atto verso qualsiasi cambiamento legislativo relativamente al tema del "Registro internazionale", evidenziando, se ce ne fosse stato la necessità, la nostra piena disponibilità ad affrontare il tema dell'occupazione marittima italiana e di quella extracomunitaria a bordo delle nostre navi in bandiera italiana. Per

quanto riguarda il personale extracomunitario presente sulle navi in bandiera italiana, dobbiamo ricordare che questo è permesso dalla legge 30/98, la quale ha ritenuto legittimo l'imbarco di personale extracomunitario per poter reggere la forte concorrenza internazionale prodotta dalle altre flotte mercantili estere. La stessa legge 30/98 garantisce anche che una parte importante dell'equipaggio sia di nazionalità italiana/comunitaria.

Il problema riguarda anche in particolar modo la fase di controllo degli equipaggi delle navi iscritte in Registro internazionale, che dovrebbe essere fatta con più attenzione e meticolosità, a partire dagli organi di vigilanza che hanno tale incarico e non certo da parte dei sindacati confederali che comunque, quando sono venuti a conoscenza di comportamenti non coerenti con la legge 30/98, hanno sempre riportato alle Autorità competenti quanto di loro competenza.

Infine vale la pena ricordare il grande risultato ottenuto in campo previdenziale per i marittimi, grazie all'ultima intesa del novembre 2017 tra Governo e sindacati UIL e CISL, ratificato nella successiva Legge di Stabilità 2017/2018, in cui anche il lavoro marittimo viene riconosciuto come lavoro gravoso ed inserito insieme agli altri 11 lavori gravosi già precedentemente riconosciuti.

Pertanto anche i marittimi potranno ricorrere all'APE Social e quindi all'uscita anticipata dal lavoro senza costi aggiuntivi.

Concludiamo lo stato dell'arte del settore evidenziando come in questi anni la Uiltrasporti abbia dato un forte impulso affinché si recuperasse nei marittimi la dignità del ruolo a loro affidato e si creassero le migliori condizioni lavorative ed occupazionali associate a maggiori tutele e diritti.

Ancora mancano all'appello molti altri obiettivi, che pensiamo di recuperare e di raggiungere in parte con il prossimo rinnovo del Contratto Collettivo, ed in parte con l'attuazione di efficienti ed efficaci relazioni industriali con le controparti, senza mai dimenticare di restare al fianco dei nostri marittimi.

POLITICHE DI GENERE

L'impegno nelle politiche di genere deve essere sempre all'ordine del giorno di qualunque politica sindacale, e non come fosse una sezione particolare dell'attività sindacale, ma con la consapevolezza che l'attività del sindacato è sempre politica di genere. Ogni battaglia sindacale, infatti, in cui la lavoratrice donna è protagonista diretta, coinvolge in logica correlazione il lavoratore uomo, così come l'intera società. Le donne sui luoghi di lavoro sono, oggi come ieri, soggette a discriminazioni che il sindacato deve sapere individuare, contrastare ed eliminare, agendo prima di qualunque altro soggetto politico in gioco.

Il settore dei trasporti è interessato in modo diretto ai grandi cambiamenti che stanno trasformando l'organizzazione del lavoro per effetto della globalizzazione, digitalizzazione ed automazione. Nell'analisi dei futuri mega trend lavorativi sarà quindi prioritario tenere in considerazione l'impatto che questi cambiamenti avranno sia sui lavoratori che sulle lavoratrici, per evitare possibili penalizzazioni occupazionali. Per questo la politica e gli interventi sindacali devono avere un approccio *mainstreaming*, che sappia valutare gli impatti e analizzare i possibili effetti discriminatori.

Per il settore dei trasporti i dati, sia a livello europeo che italiano, mostrano un quadro preoccupante, caratterizzato dalla presenza costante di comportamenti scorretti, radicati e reiterati, che si manifestano attraverso offese, commenti a sfondo sessuale, forme di violenza fisica sino ad arrivare alla violenza sessuale. Il sindacato deve inserirsi come elemento di protezione tra vittima e predatore, trovando soluzioni attraverso una pluralità d'interventi. Il NO alla violenza nei luoghi di lavoro, principio valido in assoluto, deve essere declinato in tutte le sue sfaccettature per stigmatizzare l'inammissibilità di qualsiasi atto o comportamento che violi il diritto dei lavoratori e delle lavoratrici di essere trattati con rispetto e dignità. È necessario anche accelerare la sottoscrizione dell'Accordo quadro raggiunto il 25 gennaio 2016 tra Confindustria e CGIL-CISL-UIL sulle molestie e le violenze nei luoghi di lavoro. L'accordo non si limita ad asserire principi, ma obbliga le imprese ad adottare una politica di tolleranza zero contro i comportamenti lesivi e a fissare procedure per gestire i casi di molestie e violenza.

La contrattazione collettiva è l'altra parte dell'azione sindacale che deve riflettere i cambiamenti sociali in atto. Fattori come la crisi economico-finanziaria, l'aumento del debito pubblico, il calo

demografico e l'invecchiamento della popolazione, hanno favorito l'indebolimento del welfare dello Stato, e di conseguenza il welfare aziendale assume in questo contesto storico un'importanza strategica. Se il contratto collettivo stabilisce i contenuti essenziali di specifici settori, è nella contrattazione di secondo livello che troviamo invece le misure di welfare rispondenti alle esigenze specifiche delle tre sfere, lavoro-territorio-politiche conciliative, coerenti con le complessità e le peculiarità aziendali. Gli interventi sul welfare aziendale offrono poi l'opportunità di ulteriori misure di contrasto alla disparità di genere tra lavoratori e lavoratrici in termini di *pay gap*, ovvero, "la differenza percentuale di retribuzione oraria tra uomini e donne". Inoltre, per l'equivalenza logica che sussiste tra retribuzione e previdenza, dove l'una implica l'altra e viceversa, il *pay gap* produce indirettamente un ulteriore elemento di svantaggio in termini di conseguente gap pensionistico. L'azione sindacale deve prevedere tra i suoi obiettivi principali il contrasto allo sviluppo di tali meccanismi negativi, che allargano la forbice dell'iniquità e della discriminazione sociale anche all'interno della platea delle future pensioni.

Donne nel sindacato ed il loro processo verso una maggiore partecipazione

I trasporti, nella quasi totalità dei settori, sono stati a lungo caratterizzati da una prevalenza di lavoratori uomini. Questo trend è cambiato negli ultimi decenni ove sempre più riscontriamo professioni che si possono declinare al femminile. Parimenti a questa trasformazione qualitativa, si registra una crescita di sindacaliste donne. Una presenza femminile ai tavoli contrattuali che la nostra Organizzazione deve sostenere con maggior impegno, perché il primo motore del cambiamento parte dal nostro interno. Il percorso delle donne nel sindacato va di pari passo all'inclusione delle donne nel mondo del lavoro.

Il mercato del lavoro non ha iniziative di *genere*, non offre soluzioni da solo perché non è nella sua natura. L'obiettivo dello sviluppo delle politiche di genere nel mondo del lavoro è dunque un risultato che può essere raggiunto solo con la forza del sindacato.

INTERNAZIONALE

La nostra Organizzazione individua nell'attività internazionale un settore chiave, per poter contribuire allo sviluppo delle politiche di trasporto comunitarie che abbiano come obiettivi la realizzazione di posti di lavoro sicuri e di qualità, il contrasto del dumping sociale e la tutela del diritto di sciopero, specialmente nel trasporto aereo e nel trasporto pubblico. La politica comunitaria con le sue scelte economiche di stampo liberista sta causando l'erosione dei diritti dei lavoratori ed influenzando direttamente quelle nazionali. Cause principali del detrimento del lavoro sono la liberalizzazione selvaggia e l'assottigliarsi delle regole che ha determinato la nascita del fenomeno del "dumping sociale", diventato oramai onnipresente. Le imprese si confrontano in ambiti sempre più di feroce concorrenza, interna ed esterna al proprio Paese, e molti datori di lavoro scelgono invece della strada della competitività basata sulla qualità e sull'efficienza, quella che taglia i salari e i diritti per mantenere i propri profitti. Dal canto loro le istituzioni europee, in un'ottica più vicina al libero mercato che al lavoro, sollecitate da queste tematiche socio-economiche, hanno apportato sostanziali cambiamenti al quadro normativo, per assecondare l'insaziabile richiesta del mercato di liberalizzazione.

Tutto ciò non ha fatto altro che innescare una spirale negativa che grava particolarmente sui lavoratori della nostra categoria, aggravata dall'introduzione del lavoro interinale, utilizzato dalle imprese addirittura con contratti a zero ore e a forme di lavoro non dichiarato o falso lavoro autonomo (bogus), che hanno aumentato sensibilmente il precariato nel mondo dei trasporti.

Proprio il contrario di quanto invece richiede il settore dei trasporti, che ha bisogno di lavoratori e lavoratrici stabili e altamente specializzati per garantire la sicurezza, che è un elemento prioritario per la mobilità di persone e merci.

In aggiunta a questo "precariato europeo", assistiamo anche alla nascita di modelli creativi di business che scelgono opportunisticamente tra le nazioni europee quelle con normative nazionali più favorevoli (forum shopping) o ricorrono all'utilizzo delle "bandiere di comodo". A tutto ciò va aggiunto, per alcuni settori dei trasporti, la pressione commerciale che viene esercitata da imprese non comunitarie, che operano da e per l'Europa, i cui margini di guadagno si realizzano anche attraverso il non rispetto dei diritti basilari dei lavoratori. Nell'attuale scenario non sembra che vi sia la volontà di trovare soluzioni a questi problemi, e spesso le risposte date sembrano andare più verso una amplificazione delle distorsioni salariali piuttosto che stimolare una giusta e leale

competizione. Solamente attraverso un intervento alla fonte possiamo controllare le possibili ricadute sul nostro Paese. Questo approccio strategico richiede, che sia posta tra le nostre priorità, la presenza della Uiltrasporti in organismi sindacali sovranazionali come l'ETF e l'ITF, affiancata dalla ricerca di un maggior supporto e coinvolgimento dei parlamentari europei italiani e degli organismi decisionali dell'UE. Solo attraverso un approccio pluralistico si possono individuare soluzioni normative che non alimentino il crescere delle disuguaglianze sociali. La qualità, la sicurezza e la dignità del lavoro non possono essere subordinate alle logiche di mercato.

SALUTE E SICUREZZA

Organizzative

- Realizzare una rete (blog interno) per gli RLS di ogni comparto
- Implementare e sviluppare la sezione sul sito Uiltrasporti
- Maggior coinvolgimento dei dipartimenti con incontri periodici

Focus tematico

- Invecchiamento attivo

L'attuale riforma pensionistica ha come effetto una maggior permanenza sui luoghi di lavoro rispetto al passato con limiti di età che per molte attività lavorative rischiano di determinare seri problemi sotto l'aspetto di Salute e Sicurezza. La nostra categoria per sua competenza deve inevitabilmente fare i conti con attività lavorative gravose e usuranti.

A sostegno di questo sta il fatto che tra le 15 categorie di lavori, stabilite per beneficiare dell'esenzione dell'aumento dell'età pensionabile, 7 di queste (Macchinisti ferroviari, Camionisti, Gruisti, Facchini, Addetti alle pulizie, Addetti alla raccolta dei rifiuti, Marittimi) sono gestite dalla nostra categoria.

Quindi essendo la Uiltrasporti caratterizzata, oltre da queste 7 specifiche categorie, da molte attività lavorative che impattano fortemente sul fattore Salute e Sicurezza, l'impegno ad ogni livello per gestire e rendere compatibile l'allungamento della vita lavorativa e gli effetti che questa esposizione temporale può determinarsi nella Salute e Sicurezza dei lavoratori, deve essere tra le priorità nell'agenda degli impegni ad ogni livello di interlocuzione (contratto e 2° livello).

Visto il progressivo e inarrestabile "invecchiamento attivo" sui luoghi di lavoro il Sindacato deve mettere in campo tutte le azioni possibili per preservare la Salute e la Sicurezza dei lavoratori, sensibilizzando anche la parte datoriale per il bene complessivo anche delle aziende, evitando che questi si possano trovare in una condizione nella quale si possano determinare problemi di idoneità totale o parziale con potenziali problemi a livello occupazionale.

Un primo passo potrebbe essere quello di introdurre nelle piattaforme rivendicative per i rinnovi dei contratti la richiesta di attenzione a questo aspetto dell'invecchiamento attivo e condividere una strategia che metta le basi per individuare dove possibile interventi di prevenzione a garanzia del

mantenimento di livelli di Salute e Sicurezza per ogni livello di età, in particolare per quella con maggiore anzianità di servizio.

Un esempio concreto viene dal contratto Energia e Petrolio del 25 gennaio 2017, che ha introdotto una sezione denominata “Progetto generazionale” nella quale viene condivisa la necessità di *“ripensare l’organizzazione del lavoro e le modalità di svolgimento delle mansioni più disagiate per adottare modelli di gestione che sappiano garantire lo svolgimento delle attività anche in età matura, tutelando la salute e la sicurezza dei lavoratori”*

Riteniamo che una delle sfide prossime e future siano quella di occuparsi di tale fenomeno e quindi tentare di trovare risposte che riducano gli effetti che potrebbero determinarsi dall’inevitabile allungamento della vita lavorativa.

FORMAZIONE

Nell'ambito della Uiltrasporti, l'Ufficio Formazione sindacale è nato per volontà della Segreteria Nazionale, al fine di affrontare al meglio il processo di trasformazione in atto nel mondo della produzione, che sottopone imprese e lavoratori a forti sollecitazioni per un cambiamento continuo, in particolare per quanto riguarda le politiche del lavoro.

In questo scenario, la formazione diviene strumento indispensabile nell'ottica di fornire nuovi strumenti culturali e metodologici, che consentano di rispondere alle istanze dei nostri iscritti, delegati e dirigenti, attribuendo di conseguenza notevole rilievo alla definizione di linee strategiche e di azioni organizzative coerenti con gli obiettivi dati.

Il cambiamento e l'etica sono tra i principali valori che costituiscono l'identità della nostra Organizzazione, che è pertanto pienamente consapevole della necessità di modificare le proprie azioni e le modalità complessive di funzionamento, per ben adeguarsi ai mutamenti del contesto economico, sociale e culturale.

Tale processo impone una revisione costante delle linee strategiche e di azione unitamente ad un coerente adeguamento delle proprie strutture, un solido sviluppo delle capacità e delle competenze di tutti coloro che operano ai vari livelli dell'Organizzazione.

Per rispondere all'insieme delle necessità esposte, da tempo la Uiltrasporti è impegnata in un'intensa attività di formazione rivolta ai nostri quadri, in particolare a quelli impegnati direttamente nei luoghi di lavoro, per valorizzarne sempre più il ruolo, fornendogli, oltre un modello culturale e comportamentale coerente con i valori fondativi della Uil, quel bagaglio di conoscenze e competenze tecniche oggi indispensabili per affrontare e governare le trasformazioni profonde intervenute nel mondo del lavoro e nella società. Ciò consente loro di rispondere al meglio alle istanze dei nostri iscritti, rafforzando, di conseguenza, le loro capacità di tutela dei lavoratori tutti ed il livello di rappresentatività.

E' un modello culturale, un insieme di principi condiviso, una volontà di salvaguardare e garantire attraverso l'azione sindacale le condizioni per il rafforzamento della democrazia, per lo sviluppo della società, per il rispetto e la valorizzazione del lavoro.

La Uiltrasporti è impegnata a favorire un sistema di formazione sindacale che si configuri come intervento sistematico e non episodico, formativo e non addestrativo e che garantisca una sempre

maggiore capacità di intervento ed una maggiore consapevolezza nello svolgimento del proprio ruolo.

Per la Uiltrasporti la formazione sindacale è sapere, ed il sapere è il principale strumento di gestione di ogni situazione: formare chi opera sul territorio e nei luoghi di lavoro vuol dire formare i lavoratori anche nella loro qualità di cittadini.

Il lavoratore è una ricchezza ed una risorsa umana che deve essere costantemente “informata”, specialmente in un contesto come l’attuale, in cui le dinamiche del mondo del lavoro sono soggette a cambiamenti radicali e spesso repentini.

Attraverso l’attività di formazione, la Uiltrasporti vuole favorire il dialogo, lo sviluppo della cultura e delle conoscenze, la capacità di ascoltare gli altri e di accettare i giudizi e le certezze, in particolare anche quelle diverse dalle nostre, perché solo in questo modo si riescono a trasferire i valori più importanti che sono il cardine di una persona che abbia un ruolo specifico nella società, nel mondo del lavoro e che è in grado di interagire, in qualsiasi circostanza, con il mondo circostante.

Poniamo a fondamento metodologico del nostro modo di intendere la formazione la volontà di uno scambio continuo di esperienza e di riflessione; una formazione che si caratterizza come conoscenza, responsabilità, vicinanza.

Una formazione sindacale intesa per educare alla responsabilità, corrisponde alla necessità di sapere che anche ogni piccolo gesto della quotidianità, nell’ambito del proprio essere in aula, del proprio essere sindacalista, del ruolo lavorativo ricoperto e nella società in generale, ha delle conseguenze di cui dobbiamo assumerci la responsabilità, non solo tecnica ma anche sociale.

Una formazione che contempra l’educazione dei sentimenti, la valorizzazione delle emozioni, degli entusiasmi, delle paure; che metta al riparo dall’indifferenza emotiva e dalla immaturità affettiva oggi sempre più diffuse: nel lavorare con gli altri si costruisce un rapporto che diventa vicinanza, fiducia.

La formazione sindacale come luogo di scambio, di concertazione, di dibattito, di discussione per rafforzare, stando loro vicino, i nostri delegati, i nostri quadri e dirigenti, perché solo così si possono sviluppare progettualità non per semplice appartenenza, ma per passione e consapevolezza di senso.

In coerenza con quanto sopra esposto, è stato varato nel 2013 il “Progetto Master” strutturato in tre Moduli, che ha coinvolto 350 Delegati e Quadri selezionati dalle strutture regionali, tenendo conto delle articolazioni settoriali e professionali presenti nei territori con una particolare

attenzione ai Quadri sindacali più giovani e garantendo nel contempo una adeguata rappresentanza di genere, dal momento che obiettivo sotteso al Progetto “Master” è anche quello di individuare le risorse umane utili all’indispensabile processo di rinnovamento della Uiltrasporti.