

Roma, li 11 Giugno 2020
Prot. n° 128/ARM/SG
Allegati: 1

On. Paola De Micheli
Ministra
Ministero delle Infrastrutture e Trasporti
Sede

Oggetto: Invio documento di analisi del Settore –Mobilità e Sviluppo – e richiesta incontro.

Egregia Ministra,
con la presente intendiamo porre nuovamente alla Sua attenzione il documento allegato che è frutto di un'attenta analisi, studio e discussione interni alla Confisal ed alla FAST.

Nonostante avessimo più volte sottoposto alla sua attenzione alcune questioni e documenti non abbiamo potuto apprezzare una grande disponibilità al confronto, a differenza di ciò che avviene tra la Confisal e le sue categorie con il Presidente Conte e con altri suoi colleghi in altri dicasteri, caparbiamente però continuiamo a fare la nostra parte proponendo analisi e studi e dando la nostra disponibilità a confronti approfonditi di merito anche nel suo ambito ministeriale.

Del resto l'Italia ha bisogno di un grande cambiamento di rotta rispetto al supporto che il Governo può e deve dare al lavoro, ma anche una diversa presa di coscienza del Sindacato tutto.

La nostra proposta in oggetto incrocia questioni rilevanti come quella del trasporto aereo (Alitalia ed Enav in particolare) e quella dell'Alta Velocità ferroviaria nel Mezzogiorno. Quest'ultima vede esempi di incomprensibili ritardi come quello registrato per la realizzazione della 2^a stazione AV su rete TEN-T a Foggia che, con tempi brevi e bassi costi di realizzazione, fa raggiungere rilevanti riduzioni degli attuali tempi di percorrenza a tutto vantaggio di oltre 4,5 milioni di residenti in Puglia e parte della Basilicata.

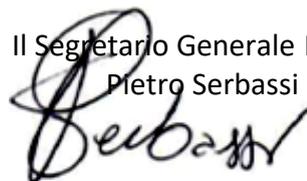
Pertanto, al fine di dare la massima attenzione ai temi avanzati nel suo dicastero, abbiamo ritenuto necessario accompagnare con due esempi concreti la presente richiesta di incontro.

Certi di un Suo fattivo interessamento, inviamo distinti saluti.

Il Segretario Generale Confisal
Angelo Raffaele Margiotta

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Angelo Margiotta', written over the typed name.

Il Segretario Generale Fast
Pietro Serbassi

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'P. Serbassi', written over the typed name.

Mobilità e Sviluppo

Le priorità dello Sviluppo economico e della Mobilità nel Patto per lo Sviluppo della CONFSAL e FAST

Premessa

A circa due anni dall'inizio di una legislatura in cui le relazioni con il sindacato hanno raggiunto il livello più basso dal secondo dopoguerra non è più possibile restare in silenzio di fronte alle maggiori criticità che, in questo periodo, si sono ulteriormente aggravate, in particolare, nelle varie sezioni del settore dei trasporti. È evidente che la riduzione di competitività che penalizza l'Italia rispetto alle altre nazioni europee, è causa di un continuo deterioramento dei livelli di efficienza del mondo produttivo italiano.

I primi a pagarne lo scotto sono certamente le lavoratrici e i lavoratori che in questo settore rischiano di perdere o di veder precarizzato il proprio posto di lavoro. L'abbassamento dei livelli occupazionali mette in moto un pericolosissimo sistema di ricadute su tutta l'economia nazionale e, fin quando non si metteranno in campo azioni idonee ad invertire rapidamente tale tendenza, il processo rischia di risultare irreversibile.

Le crisi aziendali stanno infatti creando un pericolosissimo effetto domino su tutta l'economia nazionale e se non si metteranno in campo azioni idonee ad invertire rapidamente la tendenza sarà sempre più complicato, se non impossibile, recuperare i posti di lavoro e il terreno perso.

La situazione, come in più occasioni ha avuto modo di spiegare il Segretario Generale della Confsal, Angelo Raffaele Margiotta, è drammatica. I danni si estendono all'intero Paese ma la situazione ancora più drammatica è al Sud, dove gli indicatori macroeconomici sono dimezzati rispetto al resto d'Italia.

Per questo, occorre al più presto dare vita ad un Patto per lo sviluppo che coinvolga tutti gli attori del sistema Paese con l'obiettivo di valorizzare il lavoro pubblico e privato, stimolare la crescita economica e far ripartire l'occupazione, con politiche a misura della persona e a misura dell'impresa quindi con una forte spinta focalizzata, come in una *fabbrica delle competenze*, sulla formazione delle professionalità necessarie.

In questo scenario di grande difficoltà, in cui diventa essenziale rilanciare l'impegno sindacale in un'ottica costruttiva e propositiva, la Confsal e la Fast-Confsal, hanno deciso di elaborare questo documento con il quale, oltre ad analizzare lo stato di attuazione dei provvedimenti varati dall'attuale Governo, si indicano alcune priorità per il miglioramento della visione di sistema infrastrutturale a rete e in particolare di quella dei trasporti, a nostro avviso, potrebbe rendere il Paese più competitivo, più accessibile e più attrattivo.

Siamo infatti convinti, come ha sottolineato anche il segretario generale Confsal lo scorso anno in occasione del IX° congresso confederale nazionale del sindacato autonomo a Roma, che i trasporti, le reti e la logistica siano un volano fondamentale per favorire la crescita dell'occupazione, lo sviluppo dell'economia e la ripartenza degli investimenti pubblici e privati.

Le infrastrutture sono opere che permettono ai territori, ai singoli Paesi ed alle aggregazioni geografiche e politiche più ampie di mettersi in relazioni tra loro, attraverso l'interconnessione e la creazione di reti come quelle per l'energia, le risorse idriche, le

telecomunicazioni ed i trasporti. Malgrado il loro ruolo strategico i cantieri in Italia stentano ad andare avanti.

Un esempio concreto, su cui Fast-Confsal è da anni impegnata, è la realizzazione della nuova stazione per l'alta velocità di Foggia Cervaro, il cui progetto risulta essere più anche in linea con le previsioni della cd. analisi costi/benefici.

Nonostante sia tutto pronto e in regola, per motivi incomprensibili non si riesce a dare inizio all'opera. Questo dato non ci preoccupa tanto per il progetto in sé, ma per l'immobilismo sul piano infrastrutturale che esso rappresenta ed il nocumento che dà al sistema produttivo locale in Capitanata e regionale pugliese e parte di quello lucano nonché ad oltre 4,5 milioni di cittadini, residenti in tali ambiti territoriali, che vedrebbero la riduzione degli attuali tempi di percorrenza di circa 10 minuti per i treni veloci e circa 15 per Intercity e merci in un arco temporale molto limitato e investendo poche risorse economiche, soprattutto se rapportate ad altri similari interventi con benefici attesi anche minori e arco temporale molto più ampio per la realizzazione dell'intervento.

Questa progettualità, oltre a garantire la corretta applicazione delle politiche comunitarie di coesione e di maggiore accessibilità territoriale attraverso la rete TEN-T, migliorando l'attrattività e la competitività dei sistemi produttivi territoriali, avrebbe il modo anche di enfatizzare gli altri investimenti infrastrutturali, già in itinere, come quelli previsti dal Contratto Istituzionale di Sviluppo della direttrice ferroviaria Napoli-Bari e quelli del Contratto Istituzionale di Sviluppo per la Capitanata nonché, come riferito dalle scriventi sigle sindacali anche in occasione del convegno "*Le reti di trasporto trans-europee. I corridoi e i progetti italiani*" promosso e organizzato dal CESE, il Comitato Economico e Sociale Europeo, a Roma presso il CNEL lo scorso 17 dicembre dov'era presente anche il competente Capo della Struttura Tecnica di Missione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti prof. Giuseppe Catalano.

Proprio per quanto sopra esposto in maniera esemplificativa la scrivente Organizzazione sindacale evidenzia come i ritardi o l'assenza di scelte governative coerenti e di sistema, anche nel complesso mondo dei trasporti e delle infrastrutture, rischiano di creare danni irreparabili nel prossimo futuro. In modo speculare l'assenza di regole ben definite, necessarie al corretto funzionamento del sistema, mettono in crisi la mobilità di persone e di merci. Ciò rende difficilissimo cambiare tendenza sull'attenzione alla produttività e irrealizzabile l'obiettivo di farla diventare strutturale nel Paese, tarpando la crescita del PIL e l'aumento della capacità competitiva dell'intero territorio nazionale, contribuendo a negare la prospettiva di nuova occupazione stabile e di qualità soprattutto al Sud.

Tutto ciò come esempio di come bisogna rendere indispensabile avere una concezione globale e di sistema, nei vari settori di un sistema complesso come i trasporti, basato su infrastrutture puntuali e di reti e di mezzi circolanti con le varie modalità che devono essere tra loro anche interconnesse, che sia basata su orizzonti temporali di lungo respiro, non disomogenei nella loro progettazione e con visione e tempi certi di realizzazione, sia per contenerne i costi, sia per acquisirne i benefici attesi, capitalizzando gli investimenti effettuati atteso che si parla di risorse pubbliche quindi dei cittadini.

Gli investimenti nei Trasporti, soprattutto quelli effettuati in ambiti infrastrutturali e di innovazione tecnologica permettono di avere più effetti positivi per un Paese che, come il nostro, è una naturale piattaforma logistica e di collegamento all'interno del continente

europeo, nonché tra questo e gli altri.

Un Paese nel quale le infrastrutture rappresentano un fattore indiscusso e fondamentale per far crescere la competitività del sistema produttivo nei vari settori, atto a garantire una maggiore accessibilità ai territori, a rispondere adeguatamente ai bisogni sempre più crescenti di servizi efficienti, efficaci e a costi accessibili per imprese, cittadini e lavoratori con un bilanciamento tra costi sostenuti e benefici attesi.

Ma non c'è crescita né sviluppo senza un sistema di regole chiare e facilmente applicabili in tutti i settori dell'ambito dei Trasporti, soprattutto nei campi delicati della sicurezza sul lavoro e della tutela dell'ambiente, eliminando le tentazioni di dumping contrattuale che fanno il male di tutti ma in particolar modo in quello degli appalti.

Occorre un buon sistema di regole che stronchi l'illegalità in genere, l'evasione fiscale e il lavoro nero. Il tutto passa attraverso una contrattazione collettiva con le parti sociali sane e responsabili. Un sistema di regole chiaro a tutti da cui chiunque decida di fare impresa nel nostro Paese sappia di non poter prescindere, anche considerando il fatto che i trasporti sono un settore che, per fortuna, non può essere delocalizzato.

Particolare attenzione il nostro Governo dovrebbe porre alle concentrazioni di potere economico nel settore dei trasporti, soprattutto in quello delle merci ma per fare ciò, in un settore così complesso e articolato, la politica non può arrogarsi la pretesa di considerare sé stessa quale unico depositario delle scelte e della rappresentanza: ha bisogno del dialogo con i lavoratori che in queste dinamiche sono protagonisti e con chi li rappresenta.

Deve confrontarsi col sindacato, dialogare con esso ed essere coraggiosa, aprendo la discussione, oltre che con le tre Confederazioni tradizionali, anche con le grandi confederazioni del sindacalismo autonomo ed in primis con la Confsal, che rappresenta circa due milioni di lavoratori italiani.

L'approccio dell'attuale Governo invece, in questi primi mesi, è stato di sostanziale chiusura al dialogo se si esclude la gestione di singole e specifiche crisi. Nessun progetto organico, nessuna ricerca di interlocuzione e di confronto di posizioni, mentre le varie articolazioni del settore ed il Paese hanno bisogno di dialogare su un progetto organico dei Trasporti e della Logistica.

A tal riguardo si evidenzia che è pertanto necessario garantire corretti processi produttivi e gestionali, nonché il rispetto dei piani di adeguamento e degli standard di sicurezza della rete viaria nazionale, assicurando serenità di azione su chiari mandati politici alle grandi imprese del settore come Anas, rispetto alla quale è stata ipotizzata una discutibile quanto pericolosa fuoriuscita dal perimetro del Gruppo Ferrovie Stato Italiane S.p.A. nel quale era entrata, all'inizio dello scorso anno, quindi nella passata legislatura, né per Autostrade, che secondo alcuni esponenti di governo si avvierà al fallimento dopo l'annunciata revoca delle concessioni.

E tantomeno per Alitalia che, dopo due anni di amministrazione straordinaria, non vede ancora alcuna luce in fondo al tunnel.

Politica dei Trasporti

Con questo documento la Fast unitamente alla sua Confederazione Confsal intende sollecitare il Governo e tutti i soggetti coinvolti, sia sindacali e sia datoriali, ad una comune

azione per individuare priorità di opere grandi e meno grandi. A partire dalla realizzazione, nell'intero nostro Paese, delle reti TEN, di quelle di collegamento intermodale e degli interventi necessari sulle altre dorsali, già esistenti, che necessitano di aggiornamenti e/o modernizzazione. Tutto ciò per contribuire a sostenere la crescita economica dei vari settori produttivi (turismo, agricoltura, servizi, pmi, grande industria, ecc.) che hanno la necessità, come del resto tutti i cittadini e tutti i lavoratori, di avere reti di trasporto ed i servizi ad esse correlati efficaci, efficienti e sostenibili, sia sotto l'aspetto economico che ambientale.

Gli investimenti pubblici e privati in tali ambiti permettono di avere effetti positivi che, in un Paese come l'Italia, naturale piattaforma logistica e di collegamento all'interno del continente europeo, diventano fattore indiscusso e imprescindibile di rafforzamento di tutto il sistema produttivo, garantendo accessibilità ai territori, scambio delle merci, servizi efficienti per imprese, cittadini e lavoratori.

Si è discusso molto, negli ultimi mesi, della realizzazione di vecchie e nuove opere infrastrutturali. Comunque la si pensi e da qualunque parte la si veda una cosa è certa: la creazione di opere atte allo sviluppo o, comunque, alla facilitazione dei trasporti e della logistica è un elemento essenziale per la crescita produttiva, industriale e tecnologica, di qualsiasi Paese, ancor più se si tratta del nostro che sconta, in questo campo, ritardi cronici. Un territorio che offre migliore possibilità di spostamento di persone e merci a costi contenuti attira inevitabilmente investimenti e crea possibilità di crescita e sviluppo. Non solo di crescita economica, ma anche sociale e culturale, permettendo di garantire ai cittadini alcuni diritti fondamentali come quello alla mobilità, alla salute, al lavoro e allo studio.

Questo percorso deve essere accompagnato da un sistema di regole semplici, comprensibili, fruibili e, allo stesso tempo, inflessibili. Per impedire drammatiche corse al ribasso tra le imprese nei campi delicati della sicurezza sul lavoro e della tutela dell'ambiente e per eliminare le tentazioni di dumping contrattuale che fanno male a tutti.

Le regole sono anche necessarie per stroncare l'illegalità in genere, l'evasione fiscale e il lavoro nero.

Problemi storici del nostro Paese che possono essere debellati solo se chiunque decida di fare impresa sul nostro territorio abbia la consapevolezza di non poter prescindere da una serie di norme e principi chiara, certa e definita.

Che diventa ancora più determinate in un settore, come quello dei trasporti, che, per fortuna, non può essere soggetto a delocalizzazioni, ma che non è immune a fenomeni di concentrazione del potere, soprattutto nell'ambito delle merci. Il tutto passa, inutile dirlo, anche e soprattutto per una contrattazione collettiva con le parti sociali sane e responsabili.

In un settore complesso e articolato come quello dei trasporti, la politica non può arrogarsi la pretesa di considerare se stessa quale unico depositario della rappresentanza della società civile, ma ha bisogno del dialogo con i lavoratori che di queste dinamiche sono i protagonisti.

Per questo deve confrontarsi col sindacato e dialogare con esso. Operazione che non può limitarsi alle sigle storiche, ma che deve essere allargata alle grandi confederazioni del sindacalismo autonomo, in primis la Confsal, che rappresenta circa due milioni di lavoratori italiani.

L'approccio del Governo in questi mesi, purtroppo, è stato di sostanziale chiusura al dialogo, se si esclude la gestione di singole e specifiche crisi. Nessun progetto organico,

nessuna ricerca di interlocuzione e di confronto di posizioni. Ma è proprio di questo, di un grande piano strutturale e condiviso sui trasporti, che il Paese ha bisogno.

Diritto di Sciopero

Da tempo si registrano attacchi su diversi piani al diritto di sciopero. Per quanto attiene il diritto di sciopero, sul piano normativo la recente delibera 18/138 della Commissione di Garanzia sul TPL rischia di stabilire un pericoloso precedente di intervento su un accordo tra le parti teso a limitare in maniera non tollerabile questo diritto. Allo stesso tempo siamo di fronte ad una evidente asimmetria nella applicazione della norma che vincola, da un lato, in maniera sempre più stringente l'azione del sindacato, in particolare quello confederale, dall'altro lasciando ampi spazi di manovra ad atti unilaterali da parte delle Aziende.

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

La soluzione rimane il confronto continuo con il sindacato partendo dagli accordi interconfederali, che cercano di stabilire le modalità di misurazione della rappresentanza, ma che fino a oggi, non sono riusciti a dare una corretta applicazione.

Essi sono indubbiamente la base di partenza per creare uno strumento in grado di dare dignità al diritto di sciopero attraverso un collegamento tra le modalità di esercizio dello stesso, la gestione delle procedure di raffreddamento e la rappresentatività delle sigle proclamanti, nel rispetto delle prerogative costituzionali e legali in merito alla titolarità dello sciopero stesso.

Sicurezza

Assistiamo negli ultimi anni a un preoccupante aumento degli infortuni sul lavoro e a un ancora più allarmante aumento dei decessi.

I settori maggiormente interessati sono proprio quelli della logistica e del trasporto, soprattutto delle merci. Ciò accade, crediamo, a causa della frammentazione e della corsa al ribasso dei committenti che, ignorando ogni forma di controllo, appaltano il lavoro a cooperative di dubbia fama e metodi peggiori.

Manca anche qui una visione d'insieme delle regole da stabilire e di cui pretendere l'applicazione, partendo dalla disciplina di coordinamento del d.lgs. 81/08 nel settore della navigazione come negli altri settori.

Sempre in tema di sicurezza non si può tacere sulla recrudescenza degli episodi di violenza nei confronti del personale in servizio e degli utenti dei mezzi di trasporto pubblico. Bisogna contrastarli con decisione, con norme efficaci di tutela dei lavoratori e dei passeggeri e investimenti in infrastrutture e sistemi tecnologici

Ferrovie e TPL

Il settore delle Ferrovie e del Trasporto Pubblico Locale è un elemento fondante della nostra economia nazionale sia in maniera diretta, attraverso i lavoratori e le imprese del settore, sia indiretta, tramite tutto il mondo industriale e imprenditoriale che di un

trasporto efficiente ha bisogno per riuscire a stare sul mercato.

Se pensiamo, ad esempio, alla vocazione turistica del Paese, mai del tutto potenzialmente utilizzata, capiamo come non si possa prescindere, in Italia, da un sistema di trasporti, integrato, efficiente ed efficace, che dia a tutti le risposte e quei servizi che si aspettano, ma in merito nessun segnale concreto d'attività programmatica o d'indirizzo perviene dall'attuale Governo.

Negli anni scorsi c'è stato, ad onor del vero, un tentativo di dare qualche risposta con la progettualità "Connettere l'Italia" ma i governi successivi non hanno ben chiarito la strada e gli indirizzi che intendono perseguire come quelli contenuti nel Decreto interministeriale MIT-MEF del 16.04.2018.

Consideriamo inutile, persino dannoso, destinare dei fondi all'acquisto di treni e autobus ma bloccare, nello stesso tempo, le nuove infrastrutture che diminuiscano il gap con gli altri grandi Paesi del nostro continente.

Occorre rilanciare la mobilità partendo dall'unificazione dei contratti delle Attività Ferroviarie e del Trasporto Pubblico Locale, entrambi scaduti a fine 2017.

Un CCNL unico della Mobilità darebbe, a nostro parere, nuovo slancio al settore consentendo alle imprese di crescere confrontandosi sulla qualità e innovazione dei propri prodotti e servizi più che sulla corsa al ribasso dei diritti e delle prerogative dei lavoratori del settore.

Evitando il dumping contrattuale cui si indulge spesso costringendo lavoratori che svolgono le stesse mansioni ad avere diritti e retribuzioni diverse.

Riteniamo preoccupante la decisione di Eurostat di portare le società di infrastruttura ferroviaria RFI e Ferrovie Nord Milano nel perimetro della pubblica amministrazione; operazione che può avere motivazioni dal punto di vista tecnico e contabile, ma che è gravemente pericolosa per la sopravvivenza stessa delle due società.

Investimenti e regole

Il trasporto collettivo pubblico in Italia, è ancora molto poco utilizzato, a vantaggio di quello privato in forma singola, e riteniamo che esso sarà ancora più penalizzato e risulterà ancora meno attraente se si confermerà la tendenza a fare cassa comprimendo gli investimenti destinati al settore.

Non sono accettabili i tagli al Fondo di 58 milioni a copertura degli oneri di malattia, disposto dalla legge di bilancio 2018, per gli anni 2019 e 2020 così come non è accettabile il congelamento di ulteriori 300 milioni a valere sulla dotazione 2019 che determinano l'insufficienza delle risorse al soddisfacimento del fabbisogno delle Regioni a statuto ordinario destinatarie della ripartizione.

Tale problematica si andrebbe a innestare in un quadro finanziario già problematico anche a causa del taglio per oltre il 90%, a partire dal 2019, delle risorse destinate al finanziamento degli oneri per le indennità di malattia dei dipendenti delle Aziende di TPL.

La mancanza di un'idea totale, complessiva del settore dei trasporti e della logistica, traspare netta anche dalla tendenza a demandare alle authority argomenti che dovrebbero necessariamente essere affrontati in sede legislativa.

Solo come esempio citiamo le clausole sociali in caso di trasferimento del personale

nell'affidamento dei servizi del TPL, l'esercizio del diritto di sciopero costituzionalmente garantito e legislativamente codificato, la trasformazione dell'ANSF in ANSFISA che rischia così di non riuscire a seguire adeguatamente nessuno dei due campi –ferroviario e stradale– di cui dovrà occuparsi.

Appalti Ferroviari

Gravissima rimane la situazione del settore degli Appalti, che sconta l'ormai annoso problema dell'affidamento dei lotti a imprese che se li aggiudicano con ribassi eccessivi e che poi, per questo fondamentale motivo, non riescono a garantire diritti e retribuzioni alle migliaia di occupati in barba a leggi e contratti.

I rinvii di legge hanno spostato di un anno la possibilità di affrontare il problema ma, nel contempo, accade che a breve scadranno gli ammortizzatori sociali per tantissimi addetti che, quindi, rischiano seriamente di perdere il posto di lavoro.

È necessaria una revisione del sistema degli appalti che concorra a eliminare le possibilità di infiltrazioni criminali. Si pensi ad esempio al settore della logistica, nel facchinaggio e dei driver che vede la creazione e la rapidissima scomparsa di consorzi, cooperative e imprese che durano lo spazio di una notte.

Occorre il confronto con le Controparti e MISE, Ministero Interni, Ministero del Lavoro e MIT per condividere un protocollo stringente sulla legalità e il rispetto delle normative contrattuali, previdenziali e fiscali, nell'ambito di appalti e affidamenti di attività di logistica.

Con analogo impegno è necessario vigilare affinché gli appalti siano assegnati a imprese che applicano integralmente il CCNL di settore.

Deve essere affrontato e risolto anche il tema dei rider, stabilendo la qualificazione di questa tipologia di attività come lavoro subordinato e l'ingresso della figura professionale nel sistema di tutele e di diritto che il CCNL Logistica, Trasporto Merci e Spedizione ha strutturato dal luglio 2018.

Ciò è da affrontare in tempi brevi nel contesto istituzionale come ad esempio la contrattazione collettiva tra le parti sociali, in qualche territorio, sta realizzando con aziende del settore distribuzione.

Logistica

I processi di digitalizzazione nel settore della logistica stanno producendo degli effetti che incidono sull'organizzazione del lavoro e sulle mansioni del lavoratore. Occorre un serio progetto di adeguamento delle competenze digitali dei lavoratori del settore e di rivisitazione del Piano strategico della portualità e della logistica

Autotrasporto e distribuzione urbana delle merci

Particolare attenzione merita anche il mondo dell'autotrasporto e della distribuzione urbana delle merci partendo dal principio che esso va svolto a parità di condizioni normative e contrattuali con controlli severi e inflessibili sulla qualità del servizio e sulle condizioni di lavoro, prescindendo dalla nazionalità dell'impresa che svolge il servizio. Quindi nel rispetto delle regole e dei diritti, con la concorrenza basata sulla qualità del servizio.

Porti

La portualità italiana che è uno dei pilastri dell'economia del Paese ha bisogno di un'attenzione particolare per la tutela della posizione strategica nel panorama delle merci e del trasporto passeggeri compreso il settore croceristico. Diventa ormai improcrastinabile una seria politica di rilancio infrastrutturale e normativo riguardante la competizione dettata dal mercato globale e la tutela degli addetti. In particolare non possiamo permetterci di vanificare il percorso di realizzazione delle ZES.

La politica sindacale della FAST Confsal anche in questo settore è chiara e rappresenta le necessità del sistema sia per quanto riguarda le infrastrutture, le attività e i diritti e le tutele dei lavoratori interessati e a cui il Governo e il MIT non potranno che dare ascolto anche al fine di evitare azioni di mobilitazione.

Molti sono i temi da affrontare, tra le tutele rientra il riconoscimento delle attività come usuranti, la clausola sociale, il sostegno al reddito e l'orario di lavoro per gli addetti alle movimentazioni, ma non di poco conto è la necessità di isolare i tentativi di autoproduzione delle operazioni portuali che rischiano di compromettere la garanzia dei livelli occupazionali e contribuiscono a deregolamentare la prestazione d'opera tradizionale.

Nell'attuale scenario si assiste all'ingresso di grandi investitori internazionali sia nel mondo dei Terminal che dello Shipping, riaprendo al contributo delle Parti Sociali, diventa prioritario rafforzare le AdSP nel ruolo di regolatore e rappresentante dello Stato in termini di disciplina, di coordinamento, di programmazione e di governo. Risulterebbe contrario all'interesse pubblico il tentativo di trasformarle in SPA.

Diventa irrinunciabile la sfida di rendere più efficiente il sistema portuale con interventi mirati a creare le condizioni di poter competere dal punto di vista infrastrutturale e professionale. Bisogna rimettere al centro degli obiettivi il lavoro e di conseguenza la professionalità dei lavoratori con interventi mirati alla formazione e riqualificazione delle maestranze per garantire i livelli occupazionali nel settore.

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

Marittimi

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

Rimane fondamentale portare a termine il rinnovo del CCNL di categoria per dare le giuste risposte alle legittime aspettative del mondo del lavoro, salvaguardando l'occupazione e le professioni.

Occorre stare al passo degli altri paesi europei per fare in modo che l'applicazione delle norme comunitarie non risulti deleteria – o anche semplicemente svantaggiosa,

ostacolante – per le professionalità italiane, come troppo spesso è accaduto in passato.

La soluzione del problema occupazionale, che i nostri marittimi affrontano ogni giorno, passa attraverso la garanzia di una formazione continua e anche attraverso una riforma scolastica per il comparto marittimo, che riapra gli istituti nautici e le scuole professionali ad indirizzo marinaro.

Il Governo deve emanare i decreti attuativi di disciplina del collocamento della Gente di Mare, la cui organizzazione attualmente è gestita dalle Capitanerie di Porto e non risulta più rispondente alle esigenze del mercato marittimo ed ha urgente bisogno di essere riformato.

Occorre un'anagrafe aggiornata con la registrazione le certificazioni in possesso. Questo ci darebbe in tempo reale anche contezza del personale disponibile all'imbarco. Risulta fondamentale, infine, prevedere la clausola sociale anche per il lavoro marittimo che non può non essere considerato usurante.

Anas

Considerata la più volte annunciata separazione di Anas da FS, non appare secondario determinare e uscire da questa lunga fase di incertezza e fare chiarezza circa la futura allocazione di Anas, fuori o dentro il Perimetro Pubblico.

Confermare e rafforzare il ruolo e contributo fornito da Anas, nei suoi 90 anni di storia, in termini di crescita e sviluppo economico e sociale del Paese, le cui infrastrutture sono il volano, significa dare continuità alla *mission aziendale* attraverso un piano industriale credibile e quindi sostenibile che, oggi più di ieri, deve necessariamente essere improntato in particolare alla cura e manutenzione dell'esistente, pari ad oltre 30.000 Km di rete viaria, al fine di eliminare, o quanto meno limitare, le tragedie che hanno colpito vaste aree del Paese, oltre che a garantire standard di sicurezza elevati sia per la circolazione degli utenti e delle merci che per i dipendenti stessi.

Autostrade

Il crollo del Ponte Morandi di Genova ha attirato l'attenzione su un settore verso il quale la politica non aveva, fin ad allora, manifestato grande interesse, ovvero quello delle concessionarie autostradali.

Le più grandi stazioni appaltanti del Paese per ciò che riguarda sia le manutenzioni, sia le nuove costruzioni, finora gestite in sostanziale autonomia, oltre a una certa libertà sulle dinamiche tariffarie hanno garantito, finora, consistenti profitti alle società concessionarie e una fattuale rendita di posizione garantita dalla mancanza di reale concorrenza.

È opportuno quindi riesaminare il sistema delle concessioni autostradali al fine di procedere alla revisione del modello di esercizio e a una diversa redistribuzione delle risorse, prestando particolare attenzione agli utenti e garantendo la salvaguardia occupazionale. Occorre creare una consuetudine di confronti in cui occuparsi di qualità del servizio, gestione delle criticità e monitoraggio sulle attività e necessità manutentive.

Rispetto alle diverse concessioni già scadute e/o in scadenza i bandi devono contenere opportune clausole di salvaguardia sui livelli occupazionali.

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

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

Trasporto aereo

Si stima che entro il 2030 il volume dei passeggeri del trasporto aereo nel mondo raddoppierà. Il nostro trasporto aereo nazionale non può non farsi trovare pronto. Appare inammissibile che questo positivo trend non debba andare a coniugarsi con la naturale vocazione turistica del nostro Paese. Crediamo indispensabile riuscire finalmente a “fare rete”, ovvero superare le storiche contrapposizioni tra territori, imprese e persino pezzi di amministrazione pubblica, perseguendo l’unico obiettivo dello sviluppo e della creazione di lavoro e opportunità per tutti.

Fondo di Solidarietà del Trasporto Aereo (FSTA)

Il Fondo, che ha lo scopo di erogare interventi nei confronti dei lavoratori del settore, alimentato dalle addizionali sui diritti d’imbarco è attualmente insufficiente poiché una recente legge ha stabilito che vi si versi solo il 50% delle somme previste, per il 2019; a partire dal 2020 sarà completamente privo di finanziamenti. Esso va alimentato nel tempo e deve diventare strutturale.

Il CCNL del Trasporto Aereo

Il rinnovo del contratto nazionale del Trasporto Aereo, di cui il 30 maggio 2019 è stata rinnovata la parte generale, è considerato dalle OOSS stipulanti una delle priorità, poiché oggi è l’unico strumento regolatorio del comparto.

Come FAST-Confsal abbiamo un’idea diversa di contratto di settore, ma evidentemente i labili perimetri disegnati da quello appena rinnovato vanno ritenuti solo un primo passo che dovrà giocoforza portare a una sua applicazione più estesa a tutte le aziende che operano nel settore, a garanzia di uguali diritti per tutti i lavoratori.

Percorso realizzabile con una politica che include nella discussione tutte le forze sociali che ne possono determinare la completa applicazione, perché come norma generale è bene ricordare che le regole vanno condivise con tutti.

Alitalia.

I problemi di Alitalia nascono, ormai è chiaro a tutti, dalle passate incapacità manageriali e dalla diabolica commistione tra banche e politica e non già dal costo del lavoro – oggi pari a circa il 19% dei costi – come si voleva far credere.

Sarà durissimo recuperare quote di mercato ma già la serenità che si avverte intorno alla compagnia, facilitata da migliori relazioni sindacali, può essere il primo passo per tentare di far tornare Alitalia a essere un importante e strategico asset del nostro Paese.

I modi possono essere tanti, primo tra tutti una forma di azionariato da parte dei lavoratori unito a una partecipazione dello Stato con una sua controllata, ma il Governo non può fare lo spettatore.

Altri vettori.

Vi è una recente ricaduta sulle condizioni di Air Italy che sembrava essere sulla via di una confortante ripresa. E' necessario ragionare di un nuovo piano industriale, con l'intervento del MISE che garantisca i lavoratori dal rischio di perdita del posto.

La politica deve riflettere sulle compagnie *low cost* che hanno sfruttato al massimo le opportunità offerte dal mercato del nostro Paese, per poi portare gli utili fuori dai nostri confini nazionali; si pensi ad esempio alla possibilità di applicare normative fiscali dei Paesi di origine.

Enav

La quotazione in borsa di ENAV del luglio 2016 è stata realizzata con l'obiettivo, dichiarato dal Governo, di recuperare risorse da destinare all'abbattimento del debito pubblico che - di fatto - non c'è stato. Un'operazione che non ha eguali nel mondo. Si pensi che persino negli Stati Uniti d'America una tale ipotesi è stata sempre rigettata. Per queste ragioni è necessario non disperdere la centralità della Sicurezza del Volo, e dei Livelli/Qualità Occupazionali.

Handling e Catering

Entrambi questi segmenti presentano una spaventosa liberalizzazione che ha prodotto cospicui fenomeni di dumping. É necessaria una riforma radicale che consenta la partecipazione ai bandi a operatori certificati e qualificati, diminuendo la platea si otterrà senz'altro un miglioramento della qualità dei servizi e delle condizioni di lavoro e retributive dei lavoratori e l'estensione della clausola sociale, al momento inesistente, a norma del CCNL del Trasporto Aereo.

Gestori aeroportuali.

L'esternalizzazione delle attività di Aviation ha generato problemi occupazionali e contribuito a rendere scadenti i servizi offerti. É necessario stabilire con forza l'obiettivo di un servizio di qualità, adeguati standard di sicurezza per evitare il concretizzarsi di vertenze e conseguentemente di conflittualità.

Polo Manutentivo

I maggiori vettori aerei mondiali ci dimostrano come il Polo Manutentivo si un comparto industriale strategico. Nel nostro paese Alitalia, Atitech, AMS (Alitalia Maintenance System) e Meridiana Maintenance hanno sempre rappresentato un riferimento per i costruttori aeronautici, posizionando l'Italia nell'élite dell'industria aeronautica.

Le continue crisi hanno prodotto un forte ridimensionamento occupazionale e industriale del segmento, e molte attività sono state negli anni portate all'estero. Riteniamo improcrastinabile la realizzazione di un vero Polo Manutentivo Nazionale che parta dalle attività di manutenzione Light passando per l'Heavy Maintenance sino alla manutenzione

Come Confsal e FAST riteniamo che il Paese debba investire di più in spesa pubblica sulle infrastrutture superando l'attuale soglia, in quanto l'Italia ha bisogno di modernizzarsi anche in questo essenziale settore per sostenere la crescita del sistema produttivo nazionale ed il diritto alla mobilità sostenibile per i cittadini e le merci.

Roma, 06 febbraio 2020.

Segretario Generale Confsal
Raffaele Angelo Margiotta

Segretario Generale FAST-Confsal
Pietro Serbassi