

10 APRILE 2020

## **Dal trasporto pubblico a quello aereo e ferroviario. Passando per Anas, taxi e marittimi. Ecco il programma in undici punti**

---

Oltre a quanto già previsto nel Decreto Legge “Cura Italia” e fermo restando la necessità di riavviare un confronto strutturale per l'intero comparto, segnaliamo alcune problematiche relative all'emergenza sanitaria che interessa il settore dei trasporti e che devono essere urgentemente risolte inserendole nel Decreto che il Governo si accinge a varare. La crisi che sta investendo l'intero Paese dimostra – se ancora ve ne fosse bisogno – il ruolo strategico del sistema dei trasporti delle persone e delle merci, ma evidenzia sempre di più le forti criticità del settore. Risultano, quindi, più che mai attuali le proposte e le richieste contenute nel Documento che la Cisal Trasporti ha da tempo inviato al precedente ed a questo Governo, in materia di riorganizzazione del sistema produttivo e di valorizzazione del fattore lavoro. Pertanto, appena le condizioni lo consentiranno, crediamo sia necessario costituire i tavoli tematici per ogni singolo settore, ripetutamente promessi ma non ancora avviati. Dopo il periodo di crisi sanitaria, nel corso del quale dovranno essere potenziati tutti i sistemi di ammortizzatori sociali, la ripartenza delle attività dovrà essere sostenuta da ingenti risorse economiche e da massicci investimenti. Il comparto dei trasporti, compresi i servizi accessori, quelli complementari e gli appalti, è uno tra quelli maggiormente colpiti dalla crisi. Sicuramente, l'emergenza sanitaria interesserà a lungo il settore ed i tempi per il ritorno ad un'auspicata normalità non sono affatto ipotizzabili. Di seguito alcune proposte e richieste che riguardano i singoli settori del comparto trasporti.

**ANAS.** Occorre approntare un piano strategico che consenta di affrontare al meglio la gestione della rete stradale di competenza, attualmente pari a circa 34.000 Km (inclusi 1.300 di autostrade e raccordi); Rilevata l'assoluta insufficienza di quello attuale, è necessario incrementare l'organico aziendale, già sottostimato prima del rientro di 8.000 Km di rete stradale dagli Enti Locali avvenuto negli ultimi due anni, con particolare riguardo a figure professionali con funzioni di verifica dello stato di ponti/viadotti e gallerie (rispettivamente pari a circa 15.000 e 2.000); Bisogna implementare le tecnologie attualmente in uso per le verifiche di tali opere; Occorre prevedere la revisione e/o rimodulazione del Contratto di Programma 2016/2020, la cui previsione attuale destina alla manutenzione programmata circa il 53% dei 30 mld previsti; Infine, vi è la necessità di rafforzare gli strumenti di tutela legale del personale.

**AUTOSTRADE.** Oltre a tutte le problematiche già segnalate nel Documento che la CISAL Trasporti ha inviato da tempo a questo e al precedente Governo, bisogna definire, nel più breve tempo possibile, un nuovo schema concessorio che coniughi salvaguardia occupazionale, qualità del servizio, assistenza agli utenti, con l'obbligo di una più puntuale manutenzione delle infrastrutture, consentendo altresì gli investimenti necessari allo sviluppo delle stesse, anche mediante una semplificazione delle procedure sugli appalti e portare a conclusione la “vessata questio” della concessione ad ASPI, che di fatto blocca il Piano Industriale di uno dei maggiori investitori del Paese

**TRASPORTO MARITTIMO.** Tutto il trasporto marittimo carico e passeggeri, ed in particolare il settore crociere, vivono una crisi senza precedenti. In particolare quest'ultimo

segmento ha una prospettiva di ritorno alla normalità certamente difficile, tenendo presente che impiega personale italiano in numero elevato, indipendentemente dalla bandiera della nave. Il Fondo Solimare è lo strumento bilaterale di tutela del reddito nel settore Marittimo per il personale che opera sulle sole navi di bandiera italiane che ha, per la natura specifica del settore e l'entità della crisi, una struttura regolamentare e di finanziamento inadeguata. Tali limiti vanno superati per garantire una copertura di sostegno al reddito a tutti i lavoratori del comparto includendo i marittimi con contratto a turno particolare e generale, che contribuiscono al sostentamento del Fondo. È pertanto necessario, limitatamente al periodo della crisi, consentire l'accesso alla CIG in deroga per i marittimi esclusi dalla copertura del Fondo. La dotazione pre-crisi del Fondo, di circa 15 Mln€, non è assolutamente in grado di soddisfare le richieste pervenute che rischiano di "prosciugare" totalmente tutta la dotazione; La copertura salariale del Fondo, per la specificità della disciplina normativa del settore, copre solo i marittimi in costanza di rapporto di lavoro, ben sapendo che la gran parte di essi che si alternano ed avvicendano all'imbarco non avranno, in questo momento, la possibilità del reimbarco rimanendo così esclusi dall'utilizzo del Fondo. Anche nei confronti del personale italiano che naviga su navi con bandiera estera, così come stabilito per i lavoratori rientranti dall'estero, deve essere previsto l'accesso alle prestazioni a seguito del licenziamento o del mancato rinnovo del contratto, attestato dalle compagnie di navigazione causa Covid-19. L'evoluzione dello Shipping necessita di un'attenta analisi finalizzata ad evitare ogni forma di abuso di posizione dominante tra Stati Europei e tra Armatori della stessa nazione. Infatti, l'adozione del registro Internazionale – Legge n. 30/1998 – ha prodotto una tenuta della flotta sotto la bandiera italiana, con degli effetti non proprio positivi sull'occupazione marittima nazionale. Pertanto, è necessario fare di più per la tutela del lavoro, applicando i contenuti disattesi della stessa Legge n. 30/1998, cioè l'Osservatorio sul Lavoro Marittimo, per avere un'anagrafe di tutte le matricole marittime, in modo da incrociare la domanda con l'offerta, superando l'anacronistica procedura della "chiamata" effettuata dalle Capitanerie di Porto. Infine, in considerazione dell'emergenza sanitaria ed alla ripresa economica della nazione, bisognerà introdurre una modifica alla Legge 30/1998, relativa all'art. 318 del Codice della Navigazione, ripristinando la nazionalità italiana nella composizione degli equipaggi sulle navi in Registro Internazionale.

**TAXI.** A seguito delle disposizioni governative per il contenimento dei contagi, anche su un servizio pubblico come quello svolto dai taxisti si è abbattuta la crisi. Purtroppo, anche senza incassi, le spese da sostenere sono sempre elevate. Anche questi lavoratori autonomi, di un settore vitale della mobilità che riguarda 30mila aziende, aspettano la ripresa del Paese per potere tornare al lavoro. Nel frattempo, si richiede il riconoscimento economico dell'equivalente del 50% del dichiarato nel 2019. Inoltre, non si dovrebbe pagare l'Irpef per i mesi di marzo, aprile e maggio, mentre le Regioni potrebbero ridurre o togliere l'importo del bollo auto, così come le assicurazioni. Infine, occorre attenzione dalle banche sulle rate dei finanziamenti stipulati per l'acquisto della licenza. Ribadiamo, per ultimo, la richiesta che anche le attività dei conducenti di taxi siano inserite tra quelle cosiddette "usuranti", per ottenere i relativi benefici pensionistici.

**TRASPORTO AEREO.** Gli effetti dell'emergenza dettata dalla pandemia Covid-19 stanno determinando un crollo dei voli sugli aeroporti italiani riducendoli in alcuni casi a zero. In termini pratici la ripresa della domanda del mercato non avverrà di certo in tempi brevi e sarà quindi tangibile un impatto fortemente negativo sull'occupazione e sul conto economico dell'intera filiera. Tali effetti negativi si riverseranno su tutti gli attori del settore, in particolare sulle società di handling, che sono una delle parti più deboli della catena ma assolutamente fondamentali ai fini dell'operatività dei voli (partenza/arrivo dei voli, assistenza a terra passeggeri e merci). In tale specifico contesto le aziende dell'intero settore per tentare di

tutelare il più possibile i livelli occupazionali hanno la necessità di utilizzare una legislazione ad hoc che tenga in considerazione le seguenti richieste per permettere alle aziende di contrastare l'attuale crisi di mercato e gestire al meglio il periodo di crisi. Bisogna garantire la possibilità al settore di accedere agli ammortizzatori sociali di cui all'art. 19 e all'art.22 del Decreto "Cura Italia" (per le aziende che avevano in atto un ammortizzatore sociale da sospendere) e precisamente prevedere per i lavoratori delle stesse aziende l'intervento del Fondo di Solidarietà del settore del trasporto aereo e del sistema aeroportuale (FSTA) anche nel caso di cassa integrazione in deroga. Mantenere anche nei prossimi mesi e per un periodo non inferiore a un anno:

- che l'ammortizzatore sociale attivato non preveda un aggravio di contribuzione aggiuntiva;
- che lo stesso ammortizzatore sia utilizzabile fino al 100% delle ore;
- che non formi cumulo con altri periodi utilizzati ai fini del raggiungimento dei periodi massimi previsti

Si richiede altresì che vengano riconosciute alle aziende del settore le misure a compensazione dei danni subiti dagli effetti della crisi dovuta a Covid-19 previste dall'art. 79 comma 2 del decreto Cura Italia. Infine, si ravvisa infine la necessità di rivedere alla luce delle dinamiche in atto l'intera disciplina del settore degli ammortizzatori sociali per quanto concerne i limiti ai tetti massimi INPS degli assegni mensili ai lavoratori imposti dalla 148/2015 che con la normativa ad oggi vigente, senza l'intervento del Fondo del Trasporto Aereo comportano la perdita di una forbice tra il 35 e il 40% del reddito mensile per i lavoratori.

**ALITALIA.** Nonostante lo specifico intervento nel Decreto "Cura Italia", restano dubbi sul perimetro della nuova azienda e sulle garanzie occupazionali. Il Governo deve credere al rilancio della Compagnia, con un piano che possa farla ripartire dopo la crisi, garantendo tutti i posti di lavoro. Air Italy. È necessario riconoscere ai lavoratori interessati gli ammortizzatori sociali integrabili con il FSTA ed esplorare tutte le possibili soluzioni per il rilancio della compagnia; Enav. I dividendi del 2020 dovrebbero essere utilizzati per costituire un Fondo Bilaterale di solidarietà, che possa intervenire nel caso di una probabile riduzione degli organici.

**TRASPORTO PUBBLICO LOCALE.** Il trasporto terrestre della c.d. "Mobilità", ad oggi, nonostante i finanziamenti previsti, sconta ancora un grosso ritardo rispetto al perseguito obiettivo della "mobilità sostenibile", a causa del rinnovo del parco mezzi che vede molto lentamente l'utilizzo di alimentazioni meno inquinati come quelle ad idrogeno ed elettrica. I modelli programmatici e gestionali di questo segmento di trasporto non sempre realizzano risultati finali, sebbene fragorosamente annunciati, che effettivamente restituiscano elevati standard di sicurezza sostenibili, tutelando l'ambiente e favorendo, nel contempo, chi lo utilizza e chi vi lavora. L'emergenza sanitaria in corso va anche affrontata affinché non impatti negativamente sull'intero sistema di mobilità terrestre e quindi sul Trasporto Pubblico Locale e Ferroviario. Il Trasporto Pubblico Locale già fortemente provato dal taglio delle risorse previste, a causa del protrarsi della grave situazione determinata dalla pandemia e conseguentemente di tutti gli interventi governativi finalizzati a contenere il contagio, ha determinato una sostanziale riduzione della mobilità dei cittadini ed un quasi annullamento dei ricavi da tariffazione, rendendo ancora più grave lo stato di crisi del settore denunciato dalle imprese.

Una annotazione in premessa è doverosa, in riferimento alla delicata situazione delle risorse destinate al Trasporto Pubblico Locale che già, non considerando l'emergenza in corso, soccombe ad inspiegabili decurtazioni. Infatti, andrebbero prioritariamente ripristinate le risorse previste per il Fondo Nazionale Trasporti, che dovrebbero anche tener conto della logica "indicizzazione", nonché essere reintegrate le seguenti voci:

- 58 Mln € decurtati dalla Legge di Bilancio 2018 per la defiscalizzazione degli abbonamenti TPL;
- 50 Mln € già previsti per il Fondo Copertura Malattia;
- 60 Mln €, circa, quale mancato rimborso riveniente dalle Accise, slittato ad ottobre 2020.

Di per sé, già queste decurtazioni, non tenendo conto dell'emergenza in corso, condizionano fortemente la tenuta delle aziende. Pertanto, a questa cronica emergenza se ne aggiunge un'altra contemporanea e ancor più tragica. In riferimento a quest'ultima, la conseguente riduzione della domanda e dell'offerta e di trasporto hanno fatto ovviamente registrare una forte riduzione dei ricavi su tutto il territorio nazionale che, sebbene ad oggi a corrispettivi invariati laddove interviene per contratto di servizio, ha prodotto e senza indugio da parte delle aziende un massificato accesso al sistema di ammortizzatori sociali, attraverso il ricorso prioritario al Fondo di categoria di sostegno al reddito delle lavoratrici e dei lavoratori del Settore. Infine, è necessario un intervento normativo che proroghi i termini per lo svolgimento delle gare per l'affidamento dei servizi.

**TRASPORTO FERROVIARIO.** Anch'esso, sia quello dei viaggiatori che delle merci, è stato fortemente condizionato e contratto, dovendo coerentemente rispettare le misure imposte, è stato quindi rimodulato l'intero servizio coinvolgendo nella riduzione la totalità della filiera produttiva dei servizi collegati ed accessori, quali la manutenzione, pulizia, ristorazione, ecc. Anche in questa area, a causa della contrazione delle attività, è stato chiesto l'accesso alle prestazioni ordinarie del Fondo di categoria in favore dei lavoratori interessati dalla sospensione o dalla riduzione dell'attività lavorativa. In entrambe i casi va evidenziata l'esiguità e l'insufficienza della dotazione economica dei singoli Fondi Bilaterali che nel caso del T.P.L. dispone di soli 80 mln di Euro considerando il massiccio ricorso di quasi tutte le aziende, e di circa 30 mln di Euro nel caso del Fondo del Gruppo FSI. È evidente ed inevitabile la necessità, proprio in considerazione del fatto che questi Fondi in fase di istituzione, furono concepiti certamente non per fronteggiare una siffatta emergenza, che anche per questi siano previste dalla Stato ulteriori risorse straordinarie, ma soprattutto adeguate a fronteggiare la durata di questa inedita emergenza. Come è altrettanto emergente prevedere sia una specifica copertura economia per l'emergenza in atto che temporalmente superi le 9 settimane, garantendo una certezza in ordine ai tempi di erogazione, sia in caso di pagamento da parte delle Aziende sia in caso di pagamento diretto da parte dell'INPS, opzione quest'ultima cui moltissime aziende hanno annunciato di voler aderire. Inoltre, sia in questa fase gestione emergenziale che in una auspicata seconda fase di ripresa della mobilità della cittadinanza, bisogna irrobustire la nozione di "SICUREZZA" (che è interesse e dovere di tutti... non solo di "alcuni"!)) sia per il personale che per l'utenza, prevedendo permanenti ed idonee misure ed autentici principi precauzionali misurabili, tangibili e certificati, anche in conformità con gli attuali o nuovi vincoli in ordine alla distanza interpersonale minima. In aggiunta a quanto sopra indicato, rimane ancora emergente il problema delle aggressioni al personale, timidamente affrontato dai Ministeri competenti. Ricordiamo che i CCNL delle categorie Autoferrotranvieri e Attività Ferroviarie sono oramai scaduti da tempo ed oltre alla normale e doverosa risposta alle istanze salariali dei lavoratori, il rinnovo degli stessi potrebbe essere un valido strumento per interpretare le oggettive trasformazioni in atto.

**INTERVENTI NECESSARI ALL'INTERO COMPARTO.** È evidente la necessità di introdurre nuove misure di tipo strutturale sia per la difesa della salute e della sicurezza dei lavoratori che per mettere in condizioni il settore di ripartire al termine dell'emergenza, tutelando occupazione e reddito degli stessi. Tali proposte sono state oggetto di Avvisi Comuni con le parti datoriali nei singoli settori. Va prevista l'estensione dell'art. 29 del decreto "Cura Italia" anche ai lavoratori stagionali dell'intero Comparto che, pur avendo le stesse caratteristiche di quelli richiamati nello stesso articolo, ad oggi risultano essere esclusi. È necessario includere la possibilità del ricorso agli ammortizzatori sociali per le lavoratrici ed i lavoratori stagionali "storici" che, di fatto, sono strutturalmente integrati nelle aziende, risolvendo i problemi di produzione delle stesse nei momenti di incremento dei traffici e che, quindi, non possono essere abbandonati al loro destino in questo complicato momento. Per quanto concerne gli ammortizzatori sociali ordinari, in deroga, straordinari ed il FIS, riteniamo indispensabile il loro rifinanziamento, non essendo sufficienti le risorse ad oggi presenti ed una estensione – laddove necessario – dei campi di applicazione. In particolare, per i nostri settori, coperti da tali ammortizzatori, si rende necessario un intervento che superi le 9 settimane e garantisca tempi certi di erogazione delle prestazioni per pagamenti diretti da parte dell'INPS. È altresì necessario pensare per i singoli settori a forme di integrazione al reddito. Se la crisi dovesse prolungarsi avremmo una grave contrazione salariale visti i massimali garantiti dagli ammortizzatori sociali oggi.

**CONTRATTI NAZIONALI DI LAVORO.** Per evitare che alla fine della crisi sanitaria si verifichino ulteriori perdite del potere di acquisto delle retribuzioni, bisogna salvaguardare la contrattazione nazionale, prevedendo altresì forme di defiscalizzazione degli aumenti contrattuali. È necessario, inoltre, che nei settori dei trasporti più esposti alla concorrenza (aereo, merci, ferroviario, tpl...) venga inserito l'obbligo di applicazione del Contratto Nazionale del settore, quale riferimento minimo per tutti i soggetti che operino stabilmente sul territorio italiano.

**COVID-19 E INFORTUNI SUL LAVORO.** Nonostante il Decreto Legge n.18 del 17/03/2020 riconosca il diritto alla tutela contro gli infortuni sul lavoro ai casi di contagio avvenuti in occasione di lavoro, con la Circolare n. 13 del 03/04/2020 l'INAIL riconosce giustamente l'esistenza dell'occasione di lavoro, in via "presuntiva" a tutti i contagi occorsi agli operatori sanitari esposti a un elevato rischio specifico, pur non escludendo a priori che vi possano essere altri casi meritevoli di tutela. L'Istituto ritiene però che per le attività non descritte nella suddetta Circolare non vi siano sufficienti prove di specifici episodi contagianti, o comunque di indizi "gravi precisi e concordanti" tali da far scattare, ai fini dell'accertamento medico-legale, la "presunzione semplice". Proprio nel momento in cui le attività di trasporto di persone, con qualunque vettore, quelle della logistica e quelle relative alla circolazione delle merci, si sono rivelate essenziali per evitare che il Paese, nel corso dell'emergenza sanitaria, si fermasse del tutto, è sbagliata l'esclusione, da parte dell'INAIL, dalla "presunzione semplice" di tutte le attività che riguardano i lavoratori dei trasporti, in particolare di quelle che espongono gli addetti al necessario contatto con il pubblico, oppure quelle che rendono difficile lo svolgimento delle attività con il rispetto delle previste distanze tra i lavoratori.