



## Segreterie Nazionali

### DL "RILANCIO" :

## IL GIUDIZIO DEL SINDACATO CONFEDERALE DEI TRASPORTI

Il 19 Maggio 2020 è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale il cosiddetto "Decreto Rilancio". Si tratta più che altro del proseguimento e dell'ampliamento delle misure contenute nel DL Cura Italia al fine di dare sostegno a lavoratori ed imprese duramente colpite dalla crisi. Interventi necessari per evitare il default del Paese.

Adesso però è necessario **ragionare sul medio e lungo periodo** per immaginare quali riforme mettere in campo per ridare competitività ad un Paese che era già in difficoltà prima della emergenza sanitaria e che deve provare ad utilizzare questa **ripartenza come una occasione** di discussione sul proprio modello produttivo, sociale e istituzionale.

Nel Decreto hanno **trovato risposta molte questioni da noi poste**, alcune in maniera completa altre ancora in maniera solo parziale. Altri temi rimangono in attesa di soluzione.

Conclusa questa fase sarà necessario provare ad intervenire nel percorso di approvazione parlamentare, per **correggere alcuni elementi ed avviare nuovi tavoli di confronto con il MIT** sui temi di carattere più strutturale.

**Vi sono in generale importanti novità per i nostri settori sia da un punto di vista delle risorse disponibili che degli interventi strutturali che, mentre da un lato ci consentono di esprimere un giudizio complessivamente positivo, dall'altra ci indicano che ancora molta strada è da fare.**

- > Tra gli elementi che hanno trovato **pieno accoglimento**, rileviamo indubbiamente il sistema di **interventi sul Trasporto Aereo**. Il **trattamento minimo contrattuale per il comparto rappresenta un misura fondamentale** per tutti i settori dei trasporti perché allarga, e quindi rafforza, una impostazione già presente nel settore nei Porti e che dovrà essere usata come ulteriore riferimento rispetto agli altri settori liberalizzati (si pensi al Trasporto Merci e Logistica, al Trasporto Ferroviario o al Trasporto Pubblico Locale). Lo stesso dicasi per il **finanziamento strutturale del FSTA** che risponde ad una nostra richiesta di protezione dei lavoratori nella più grande crisi mai vissuta dal comparto aereo e come strumento di accompagnamento nelle ristrutturazioni aziendali. Le risorse previste per Alitalia, nel complesso delle norme sopra indicate, ci indicano che si tratta di una **occasione unica e non ripetibile per il rilancio della compagnia**. Ora va definito un piano di sviluppo, abbandonando al più presto la logica commissariale, investimenti conseguenti ed un progetto per Alitalia che mantenga il perimetro dell'Azienda e dia prospettiva ai lavoratori.
- > Il DL prevede il **rifinanziamento dei fondi bilaterali di solidarietà**, scongiurando uno dei pericoli che avevamo segnalato rispetto alla capienza degli stessi, e **da una prima risposta agli stagionali sebbene non ancora esaustiva**. Rimane **ancora irrisolto il nodo dei marittimi nazionali ed internazionali che non hanno accesso né al Fondo Solimare né ad altre misure di sostegno al reddito**. Il positivo prolungamento a 18

settimane della copertura degli ammortizzatori sociali, per come è strutturato (vincolo di utilizzo delle prime 5 entro il 31/08 e delle ulteriori 4 a partire dall'1/09), rende concreto il **rischio di scoperta per alcune settimane per coloro che hanno utilizzato gli ammortizzatori sin dai primi momenti**. E' necessario sollecitare INPS e ministero del lavoro affinché si **proceda celermente a velocizzare la lavorazione delle diverse e pratiche** sia di cassa in deroga a livello ministeriale che per i Fondi Bilaterali presso INPS, dando priorità a quelle pratiche in cui è previsto il pagamento diretto al lavoratore. Si registra inoltre **difficoltà nella applicazione concreta dell'accordo con ABI**.

- Il **Trasporto Pubblico Locale e Ferroviario**, vede un **insieme di risorse** sicuramente **importanti ma non ancora sufficienti ad affrontare la (lunga) fase di convivenza con il virus**. Sarà quindi necessario monitorare la situazione e prepararsi a nuovi stanziamenti. Allo stesso tempo andranno semplificate le procedure per l'assegnazione di quelle risorse, anche attraverso un sistema di acconti, che evitino una crisi di liquidità delle Aziende. **Grave l'assenza di misure specifiche di sostegno al settore del trasporto turistico e scolastico** che rischia di pagare un prezzo altissimo in termini di sopravvivenza delle imprese. Rimane da **affrontare una discussione più strutturale sull'incentivo all'uso di mezzo collettivo** che non può trovare risposte in risorse una tantum ma solo nel **ridisegno complessivo del sistema, superando la frammentazione e governando la domanda di mobilità integrata**. Anche gli interventi sulla micromobilità non possono essere considerati una alternativa al servizio di trasporto Pubblico ma possono avere senso se integrati in un piano generale di governo del sistema.
- **Sul Sistema Portuale** ci sono una serie di **interventi utili**, considerando anche i fondi nazionali stanziati per andare incontro alle ADSP che non sono nelle condizioni di poter intervenire. Rimane comunque la **necessità di agire su quelle ADSP che**, pur in presenza di avanzi di bilancio che potrebbero essere messi immediatamente in campo, **decidono di non intervenire** su condizioni che rimangono difficili. **Mancano** inoltre gli interventi previsti sul **"comma 15 bis" dell'art.17 della L.84/94** ed un intervento che renda chiare ed univoche le **interpretazioni relative all'Autoproduzione** delle operazioni portuali.
- Per il **Trasporto Marittimo nazionale viene prorogata**, fino alla conclusione delle procedure di gara e comunque non oltre il 18/7/2021, la **convenzione ministeriale per i collegamenti marittimi in regime di servizio pubblico** con le isole maggiori e minori. **Manca invece l'intervento sul trasporto marittimo internazionale, a partire dal settore crociere**, che si trova in forte sofferenza e richiede stanziamenti specifici, così come una serie di interventi strutturali sempre più necessari sia sul collocamento gente di mare che sul finanziamento della formazione utile alle certificazioni, che non può ricadere sul personale.
- Sul piano delle misure di settore il **Trasporto Merci è poco coinvolto**. Si tratta ora **di tornare a ragionare assieme, sulle prospettive del settore e sulle risorse specifiche necessarie**, così come sulle criticità che sono emerse in questa fase per capire come superarle con misure di sistema attraverso un **confronto anche in sede Ministeriale, sul sistema regolatorio, produttivo ed infrastrutturale**. Riteniamo utile che a partire da un confronto con le Associazioni Datoriali e Governo, si possa immaginare anche un **fondo strutturale di sostegno al reddito e di accompagnamento delle trasformazioni tecnologiche in atto** su modello di quanto già fatto in altri settori.
- Il Settore dell'**Autonoleggio** segue le stesse dinamiche del turismo e in questo senso rischia di subire chiusure e licenziamenti. Per questi lavoratori sarebbe necessario **allargare le misure di ammortizzatori sociali previste per il turismo**.

## **MISURE PRESENTI**

### **A - AMMORTIZZATORI SOCIALI**

1. I fondi Bilaterali di sostegno al reddito (Art.26 legge 148/2015) ,che hanno ad oggi sostenuto i trattamenti di integrazione al reddito del settore TPL, del Gruppo FS, dei Marittimi e degli ormeggiatori, sono stati rifinanziati con un fondo da 250 mln di €. Allo stesso tempo è stato definito un fondo da 2,7 Mld di € che potrà intervenire anche a sostegno di questi Fondi attraverso un decreto del Ministero del Lavoro.
2. Viene prevista una indennità di 600 € per i mesi di Marzo, Aprile e Maggio per i lavoratori stagionali che abbiano svolto almeno 30 gg di lavoro nel periodo 1 Gennaio 2019 - 31 Gennaio 2020.

### **B - TRASPORTO AEREO**

1. Trattamento minimo per i lavoratori del comparto. Essa prevede che i vettori aerei e le imprese che operano e impiegano personale sul territorio nazionale devono applicare i trattamenti retribuiti non inferiori ai minimi stabiliti dal CCNL del settore stipulato tra OOSS e le parti datoriali comparativamente più rappresentative a livello nazionale;
2. Viene ripristinato a partire dal 2021 il finanziamento strutturale del FSTA;
3. E' autorizzata la costituzione di una nuova società interamente controllata dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, ovvero da una società prevalentemente a partecipazione pubblica anche indiretta con un fondo di 3 mld di € a disposizione del MEF e di 350 mln di € a disposizione MISE ;
4. Viene istituito un fondo di 130 Mln di € per la compensazione dei danni subiti dagli operatori Nazionali che applicano ai propri dipendenti il CCNL del settore stipulato dalle OOSS e datoriali più rappresentative a livello nazionale.

### **C - TRASPORTO PUBBLICO LOCALE**

1. E' stato istituito un Fondo con una dotazione iniziale di 500 milioni di € per l'anno 2020 destinato a compensare la riduzione dei ricavi tariffari dei passeggeri nel periodo dal 23 febbraio al 31 dicembre 2020;
2. Viene anticipata al 31 luglio 2020 l'erogazione dell'80% dei corrispettivi contrattualmente previsti fino al 31 agosto 2020 per tutte le imprese di trasporto per sostenere i costi fissi;
3. Viene sospeso l'obbligo di cofinanziamento al rinnovo dei mezzi al fine di mettere in capo ulteriori risorse;
4. Una quota non superiore al 5% delle risorse stanziata per il rinnovo del parco mezzi potrà essere utilizzata per l'attrezzaggio degli attuali mezzi per limitare i rischi epidemiologici degli utenti e dei lavoratori;
5. Viene incrementato di 50 Mln di € il "Programma Sperimentale Buono Mobilità" per l'anno 2020, per stimolare la crescita la micromobilità;
6. Previsto ammodernamento e la messa a norma delle corsie preferenziali e delle piste ciclabili;

7. Inserita l'obbligatorietà della predisposizione dei piani per lo spostamento casa lavoro, entro il 31 dicembre di ogni anno. Tale misura favorirebbe un lavoro di regia delle regioni rispetto [al ridisegno ed](#) alla gestione degli orari delle città;
8. Allargamento delle obbligatorietà della figura del Mobility Manager sia per le imprese che per le amministrazioni pubbliche.

#### **D - TRASPORTO FERROVIARIO:**

1. Viene previsto un Fondo da 115 mln di € per RFI, a compensazione dei minori introiti derivati dalla mancata riscossione del canone per l'utilizzo infrastrutturale, al fine di evitare un impatto pesante sulla condizione della Azienda.
2. Presso il MIT è costituito un Fondo con dotazione di 155 mln di € per il 2020, per compensare il gestore dalle minori entrate per gestire la gratuità dei pedaggi nel periodo Maggio Giugno e sovvenzionare la riduzione degli stessi - dal 60% al 40% - per imprese merci e viaggiatori nel periodo Luglio/Dicembre, al fine di favorire la ripartenza delle imprese.
3. Stanziati per il 2020 30 mln di € per Marebonus e di 20 milioni di euro per il Ferrobonus;
4. Stanziati dal MIT 2 mln di € per gli anni 2017 - 2018 -2019 -2020, per la formazione del personale (macchinisti in particolare) e formazione sulla sicurezza;
5. 70 mln di € per il 2020 e 80 mln dal 2021 al 2034, per sostenere le imprese che effettuano servizi di trasporto ferroviario passeggeri e merci non soggette ad obbligo di servizio pubblico.
6. Previste forme di ristoro per gli utenti del trasporto ferroviario e del trasporto pubblico locale, per i periodi di non utilizzo degli abbonamenti provocati dalla sospensione delle attività produttive. La norma prevede a scelta dell'utente l'emissione di Voucher o il prolungamento della durata degli abbonamenti.

#### **E - PORTI**

1. Le AdSP e l'Autorità Portuale di Gioia Tauro, per il 2020, potranno disporre della riduzione dell'importo dei canoni concessori, fino al loro azzeramento, nel limite complessivo di 10mln di € per l'anno 2020, e sono autorizzate a corrispondere al soggetto fornitore di lavoro portuale, nel limite massimo di 2mln di € per il 2020, un contributo di 60€ per ogni dipendente in relazione a ciascuna minore giornata di lavoro rispetto al corrispondente mese del 2019. E' disposto, inoltre, un fondo di 6 mln di € per le AdSP e l'Autorità Portuale di Gioia Tauro nel caso non avessero risorse proprie a disposizione;
2. Fondo da 24mln di € per compensazioni per le ridotte prestazioni di ormeggio per i mesi da febbraio a dicembre 2020;
3. Disposta la proroga delle autorizzazioni per i vari soggetti che va da 24 a 12 mesi; le AdSP e l'Autorità Portuale di Gioia Tauro possono disporre la temporanea diversa destinazione d'uso delle aree e delle banchine previste per le funzioni portuali per i 6 mesi successivi alla cessazione dello stato d'emergenza rispetto a quella prevista nei piani regolatori portuali vigenti.

#### **F - TRASPORTO MARITTIMO**

1. Proroga - seppur legata all'autorizzazione della Comunità Europea - della convenzione dei servizi di collegamento marittimo in regime di servizio pubblico con le isole maggiori e le isole minori fino alla conclusione delle procedure di gara e comunque non oltre il 18/7/2021.

#### **G - AUTOTRASPORTO**

1. Incremento di 20 milioni di euro finalizzati alla copertura della riduzione a compensazione dei passaggi autostradali.

#### **H - INFRASTRUTTURE**

1. 25 mln di € ad RFI per il 2020 e 15 mln di € per il 2021 per la realizzazione del progetto AV/AC della direttrice Salerno- Reggio Calabria, Taranto- Metaponto – Potenza - Battipaglia e Genova - Ventimiglia;
2. 70 mln di € ad RFI per gli anni 2020 - 2025 per la "Variante di Riga";
3. 100 Mln di € ad RFI per gli anni 2020 – 2026 per il collegamento ferroviario "Bergamo Aeroporto di Orio";
4. 92 mln di € per il 2020 -2032 per il raddoppio della linea" Parma - La Spezia".
5. Incremento del "Fondo Salva Opere" di 40 mln di € per il 2020.
6. Autorizzata la spesa di 25 mln di € dal 2021 al 2034 per compensare l'Anas delle minori entrate relative al 2020 a seguito della riduzione della circolazione autostradale e a titolo di integrazione al canone.

## **LE MISURE MANCANTI**

### **A - Ammortizzatori Sociali:**

1. Estensione tutela stagionali a quei lavorare la cui interruzione del rapporto si lavoro sia intervenuta successivamente al 31 Gennaio 2020;
2. Marittimi : Molte categorie di marittimi nazionali rimangono non coperti dalla prestazione del Fondo. Per essi è necessario consentire l'accesso alla CIG in deroga o comunque ad forma di tutela alternativa.
3. E' necessario prevedere per i marittimi italiani che operano in con testo internazionale il ricorso all'indennità di disoccupazione lavoratori rimpatriati attraverso una deroga che superi il limite temporale dei 30 giorni previsto dall'Art.2 L.402/1975 oppure consentire agli stessi l'accesso alla NASPI alla stregua dei "lavoratori frontalieri e diversi da frontalieri" di cui alla circolare INPS 105/2015.
4. Il positivo prolungamento a 18 settimane della copertura, per come è strutturato, attraverso il vincolo di utilizzo delle prime 5 entro il 31/08 e delle ulteriori 4 a partire dall'1/09, rende concreto il rischio di scopertura per alcune settimane per i tanti che hanno utilizzato gli ammortizzatori sociali sin dai primi momenti.
5. Necessario accelerare le procedure per la erogazione degli ammortizzatori sociali;

### **B - Trasporto Pubblico Locale:**

1. Bisognerà verificare la congruità del fondo di 500 Mln con la lunga fase di convivenza con il virus che rischia di protrarsi ancora per molto, al fine di salvaguardare un settore strategico per la vivibilità del territorio. Bisognerà inoltre velocizzare la distribuzione di queste risorse alle Aziende, anche attraverso un sistema di acconti, per evitare difficoltà di liquidità;
2. Le risorse destinate alla micromobilità possono essere considerate positive solo se essa viene pensata in maniera non alternativa all'uso del mezzo pubblico ragionando in un ottica di governo complessivo della mobilità delle persone;
3. Il settore trasporto turistico e scolastico, di linea commerciale e statale mediante autobus conta più di 30.000 mila lavoratori distribuiti su 5900 aziende . Il noleggio è legato a doppio filo al turismo e bisognerà aspettare almeno il prossimo autunno prima di intravedere una parziale ripresa delle attività. Registriamo l'assoluta assenza di provvedimenti specifici per i settori citati, anzi all'art. 116 è addirittura sancita l'abrogazione della previsione recentemente inserita nell'art. 92, comma 4-bis, del DL "Cura Italia" a favore delle aziende del trasporto scolastico per far fronte agli effetti della chiusura anticipata degli istituti di istruzione. Servono strumenti di sostegno al reddito che accompagnino i lavoratori fino alla fine dell'anno e

servono interventi da dedicati al settore che possano garantire in questa fase delicata la sopravvivenza delle aziende e dei posti di lavoro.

### **C - Porti:**

1. Mancano gli interventi strutturali che avevamo richiesto. Interventi che vanno attuati in una situazione che va gradualmente peggiorando. In particolare :
  - Rendere maggiormente esigibile la normativa vigente dell'art.17 comma 15 bis della legge 84/1994 e nel contempo, prevedere, a saldi invariati, all'interno della stessa legge, analoghi strumenti di supporto per gli articoli 16 e 18;
  - Definire in maniera più puntuale e meno interpretativa l'art.16 della L. 84/1994 sull'autoproduzione delle operazioni portuali;
2. Attuare la norme che prevedono l'istituzione dello sportello unico doganale e dei controlli nonché la effettiva realizzazione delle ZES;
3. Per i lavoratori del Porto Canale di Cagliari è necessario prevedere la continuità degli ammortizzatori fino all'ingresso del nuovo operatore.

### **D - Trasporto Marittimo:**

1. Mancano misure specifiche per il trasporto marittimo nazionale ed in particolare per il settore crociere che è in enorme difficoltà;
2. Sono necessari interventi, sia sul Piano Europeo che dei singoli Stati, per scongiurare ogni forma di abuso di posizione dominante rispetto alla evoluzione dello Shipping mondiale, soprattutto dopo che il " Consortia Block Exemption" è stato da poco prorogato sino al 25 Aprile del 2024;
3. E' necessaria la riforma organica del collocamento gente di mare;
4. Bisogna prevedere risorse specifiche affinché la formazione per l'ottenimento di tutte le certificazioni/addestramenti obbligatori per la navigazione di ciascun marittimo, non gravi più sugli stessi lavoratori.

### **E - Trasporto Merci e Logistica:**

1. E' necessario prendere atto delle criticità emerse in questa fase e avviare presso il MIT un confronto con tutte le parti sociali su : Modello produttivo, sistema infrastrutturale, regolatorio e innovazione di sistema, modello di lavoro, appalti e legalità, introduzione della Reverse Charge sull'IVA, normative ed applicazione CCNL anche attraverso l'applicazione delle tabelle ministeriali sul costo del lavoro;
2. Costruzione di un fondo strutturale di sostegno al reddito e di accompagnamento delle trasformazioni tecnologiche in atto su modello di quanto già fatto in altri settori;
3. Allargamento del modello di finanziamento previsto per i macchinisti anche agli autisti dell'autotrasporto al fine di favorire la ripresa di attrattività del settore.

### **F - Autonoleggio:**

1. Estensione a questo settore degli ammortizzatori sociali previsti per il turismo.

### **G - Trasporto Ferroviario:**

1. Necessario prevedere la riattivazione delle le attività complete di ristorazione a bordo treno, così come previsto per bar e ristoranti;

### **H - Sicurezza:**

1. Considerata la scelta di adottare sui bus il cosiddetto distanziamento verticale, troviamo inspiegabile la non estensione di questa modalità anche a Treni ed Aerei;
2. E' necessario estendere anche ai treni flussi di salita e discesa separate in ogni carrozza;

**Roma 22/05/2020**