

Roma, 27 giugno 2024

IX Commissione
Trasporti, Poste e Telecomunicazioni
Camera dei Deputati

**INDAGINE CONOSCITIVA SULLE PROSPETTIVE DELLA
MOBILITA' VERSO IL 2030: DALLA CONTINUITA'
TERRITORIALE ALL'EFFETTIVITA' DEL DIRITTO ALLA
MOBILITA' EXTRAURBANA.**

Memorie della FAISA CISAL

Questa Organizzazione Sindacale desidera innanzitutto esprimere la propria gratitudine per l'opportunità di partecipare a questa indagine conoscitiva, occasione testimonia la considerazione e la fiducia che questa Commissione ripone nella nostra capacità di fornire un contributo significativo. Ciò sottolinea anche l'assoluta importanza dei corpi intermedi nel promuovere un dibattito sostanziale.

Vorremmo porre l'attenzione sull'importanza del concetto di "continuità territoriale", specificamente applicato alle realtà insulari del nostro Paese, riportando alcune considerazioni sul tema, anche fornite su loro concessione, dalle Organizzazioni sindacali nazionali FEDERMAR CISAL e LEGEA CISAL, che insieme alla scrivente ed altre OO.SS. compongono il Coordinamento Nazionale delle Federazioni dei Trasporti in seno alla CISAL.

La continuità territoriale è un principio fondamentale volto a garantire l'equità nell'accesso ai servizi e alle opportunità economiche per tutte le regioni di un paese, indipendentemente dalla loro posizione geografica. Questo concetto è particolarmente rilevante per le aree remote o insulari, che potrebbero essere svantaggiate rispetto alle regioni continentali più accessibili. Le azioni necessarie possono includere diverse misure di sostegno per i trasporti, incentivi fiscali, e lo sviluppo di infrastrutture.

In Italia, la continuità territoriale assume un'importanza cruciale per regioni come la Sardegna e la Sicilia.

Nel suo intento, in linea di principio, deve mirare a garantire che tutti i cittadini abbiano pari opportunità, indipendentemente dalla loro residenza. Ciò significa che chi vive in aree periferiche o insulari deve poter accedere agli stessi servizi di trasporto di istruzione, sanità di chi vive nelle aree più centrali promuovendo lo sviluppo economico delle aree periferiche, riducendo le disparità regionali. Proprio perché le Regioni isolate possono avere difficoltà a sviluppare economie locali robuste senza supporto esterno, la continuità territoriale aiuta a creare un ambiente favorevole per gli investimenti e la crescita economica.

Questo paradigma avrebbe anche il senso di rafforzare il concetto di unità e coesione all'interno del Paese assicurando che tutte le Regioni siano ben collegate e abbiano accesso a servizi essenziali contribuendo così a un senso di appartenenza e solidarietà nazionale.

In materia di trasporti, la misura che prioritariamente dovrebbe praticarsi con immediatezza e logica di sistema, è la riduzione dei costi di trasporto per residenti e merci, senza le quali, inevitabilmente, si creerebbero disparità nel raggiungere le varie aree della penisola.

Questi sostegni rendono più accessibili le Regioni isolate e dovrebbero nella sostanza includere la riduzione delle tariffe per voli nazionali verso e da le isole, tariffe agevolate per il trasporto via mare di persone e merci, il supporto per i collegamenti terrestri in aree remote in termini ferroviari e stradali ed investimenti infrastrutturali significativi come strade, ferrovie, porti e aeroporti essenziali per migliorare i collegamenti e ridurre i tempi di viaggio oltre alla costruzione e manutenzione di strade e autostrade per migliorare l'accessibilità delle aree remote.

Lo sviluppo delle reti ferroviarie, ad esempio avrebbe l'obiettivo di collegare meglio le regioni interne con le principali città, così come il miglioramento di porti ed aeroporti faciliterebbe il trasporto di persone e merci, incoraggiando, al contempo, imprese a operare in aree svantaggiate, magari mettendo a disposizione gli incentivi fiscali e finanziari necessari.

Di conseguenza, la continuità territoriale è essenziale per promuovere l'uguaglianza e un equilibrato sviluppo in tutte le regioni di una nazione. Nonostante le sfide e i costi implicati, le politiche di continuità territoriale rappresentano un investimento necessario per assicurare che tutti i cittadini possano beneficiare delle stesse opportunità, contribuendo così alla coesione e al benessere dell'intero Paese.

Nella sostanza però, nel complesso, non sempre le misure adottate sono state sufficientemente efficaci per soddisfare le esigenze dei cittadini che vivono nelle isole anche per la mancanza di una costante attività di monitoraggio e valutazione per assicurare che le politiche adottate siano adeguate al raggiungimento dell'obiettivo.

È altresì evidente che in tutto questo le regioni giocano un ruolo essenziale nel rendere tangibile il concetto di continuità territoriale collaborando strettamente con il governo centrale, facilitando uno scambio costante di dati e informazioni sui bandi e sulle opportunità disponibili. Questa sinergia è pertanto vitale per assicurare che le esigenze specifiche dei residenti delle diverse aree siano pienamente comprese e affrontate.

Badando all'aspetto concreto, che deve essere quello di privilegiare l'archetipo della c.d. "continuità territoriale", non sempre in passato le visioni regionali, forse condizionate dalle differenti visioni e gestioni politiche, hanno assicurato in maniera efficace il fine ultimo.

Nello specifico segmento del trasporto marittimo, come riportato dalla Federmar Cisa, la continuità territoriale con la Sardegna è stata ed è sempre una incomprensibile problematica del sistema dei trasporti in Italia.

Da sempre, giustamente, il popolo Sardo rivendica il suo sacrosanto diritto alla mobilità, che regolarmente viene boicottato dalle lobby del trasporto marittimo, per essere chiari, le rotte marittime con navi Ro-Ro attualmente coprono tutto l'anno giornalmente e in convenzione con lo Stato, le tratte Genova Porto Torres, Civitavecchia Olbia e viceversa e la tratta Civitavecchia Cagliari, quest'ultima con collegamenti garantiti tre volte alla settimana, con almeno due approdi intermedi ad Arbatax a distanza di almeno due giorni.

In alta stagione e nei periodi natalizi e pasquali vi è un incremento di navi di compagnie diverse che offrono a mercato libero le stesse tratte su menzionate con tariffe anche inferiori, inoltre, vengono potenziati i collegamenti sia con corse supplementari che con ulteriori rotte quali Genova Olbia, Livorno Olbia, Palermo Cagliari, Napoli Cagliari, Livorno Golfo Aranci, Civitavecchia Porto Torres con prosieguo verso Barcellona.

Naturalmente, quando ci si riferiva alle lobby del trasporto marittimo, si intendevano ai tanti incentivi offerti agli armatori che vanno dal totale sgravio fiscale del costo del lavoro dei marittimi imbarcati, alla tonnage tax, al (Sea Modal Shift) ex MAREBONUS che riconosce ai singoli beneficiari un contributo massimo pari a 30 centesimi di euro per ciascuna unità veicolo imbarcata, moltiplicati per i chilometri via strada evitati sulla rete stradale nazionale. Ecco, il denaro pubblico si dà, ma si dà male.

Sarebbe invece opportuno che una parte di questo denaro fosse redistribuito alle persone che usufruiscono del servizio così da calmierare e controllare le tariffe dando equilibrio sociale.

La continuità marittima con le sue peculiarità, in parte riesce nelle esigenze della Sardegna, poiché la nave una volta raggiunto il porto col suo carico di persone e merci essi non trovano moderne infrastrutture ad accoglierli.

Per quanto riguarda invece il Trasporto Aereo, come riporta la LEGEA CISA, prendendo quale esempio talune situazioni riguardanti le nostre isole, non può essere sottaciuto l'atavico processo di progressiva e continua marginalizzazione delle esigenze della popolazione tutta della Regione Sicilia.

La Sicilia infatti, al pari della Sardegna, è riconosciuta Isola dall'ordinamento europeo ma, a differenza di quest'ultima, ad oggi non gode del regime di continuità territoriale; Tra l'altro l'insularità è riconosciuta quale condizione di svantaggio permanente a cui gli Stati membri e l'Unione dovrebbero giocare forza far fronte, ma nonostante taluni accordi nel tempo assunti da governi ed istituzioni regionali, in cui le parti si sono impegnate ad individuare misure di riequilibrio per far fronte alla condizione di insularità, ciò ad oggi non è formalmente avvenuto se non con iniziative tampone che non si sono mai mostrate efficaci e bastevoli.

E tutto ciò avviene in regime di continuità nonostante persino la Corte costituzionale con una specifica sentenza (la n. 6 del 2019) sia intervenuta prescrivendo che negli accordi tra Stato e regione si tenga conto degli svantaggi strutturali permanenti e dei costi dell'insularità.

La attuale mancanza di legiferazione specifica al riguardo ha determinato e determina il fatto che soprattutto durante il periodo delle festività, o nel semestre estivo, molti siciliani che si vedono costretti a lavorare studiare o anche semplicemente a recarsi per qualche servizio al di fuori dalla stessa loro Regione, dovranno soggiacere alla necessità di pagare tariffe che spesso superano le 500 euro a singola tratta, per potere rientrare nella loro regione di residenza.

Una situazione palesemente critica e pressoché insostenibile, considerato che il trasporto aereo è l'unico mezzo di collegamento di cui può servirsi un isolano in assenza di tutte le altre infrastrutture, a iniziare dall'alta velocità ferroviaria;

La Sardegna al riguardo, ha quantomeno saputo effettuare un intervento legislativo in tal senso che ha garantito per lo meno un sostegno alle esigenze di calmierare le spese per gli stessi residenti.

Appare pertanto evidente la necessità di un intervento legislativo ad hoc in Sicilia , che però sia organico e non a spot o in maniera avulsa, che riesca a predisporre un piano di intervento sia per calmierare i prezzi delle tariffe nell'ambito del trasporto aereo che, altresì, per garantire una programmazione che contempli la intermodalità tra quello del trasporto aereo ed altri settori del trasporto pubblico garantendo equità e giustizia sociale e che intervenga arrestando l'atavico processo di marginalizzazione di tutte le popolazioni insulari della nostra Italia rispetto al resto del Paese.

Tornando all'argomento in senso complessivo, un tema spesso sottovalutato è quello della mancanza di sinergia e/o dello sviluppo tra le diverse modalità di trasporto e quindi delle relative condizioni infrastrutturali che nelle isole, in ultima analisi, non sono in grado di rendere efficace un così tanto importante modello che consenta l'auspicato livello di accesso ai servizi essenziali e alle opportunità economiche di quelli che vivono in aree più facilmente raggiungibili.

Tale diritto alla mobilità di persone e merci è consentito laddove c'è stretta connessione programmatica con altre modalità di trasporto, soprattutto nel caso in cui permanga una spiccata carenza infrastrutturale storica, basti solo pensare al sistema stradale e ferroviario nelle isole ed in molte regioni del Sud del Paese.

Proprio nell'ambito del segmento di nostra rappresentanza evidenziamo i motivi che influenzano molto negativamente e/o inficiano anche la corretta ed effettiva continuità territoriale.

TRASPORTO PUBBLICO LOCALE E FERROVIARIO

Nonostante il nostro manifestato auspicio sia sempre stato quello di un aumento dell'offerta di servizio, determinato dalla necessità di incentivare l'utilizzo dei mezzi pubblici al fine di ridurre l'utilizzo del mezzo nelle città, e quindi auspicando specifiche azioni improntate alla sostenibilità ambientale, nell'ottica del Green Deal, purtroppo ad oggi le aziende del trasporto pubblico locale per la mancanza di risorse e liquidità, insieme all'impennata del costo del gasolio, del metano e dell'energia elettrica, vivono un momento di estrema difficoltà, a causa della strutturale carenza di risorse legate al Fondo Nazionale Trasporti, che si ripercuote negativamente sui loro bilanci, sui livelli del servizio e sulle condizioni dei lavoratori.

Positiva ma insufficiente la previsione di spesa introdotta nell'ultima legge recante il bilancio dello Stato. Infatti, la somma messa a disposizione di 500 milioni di euro per il solo anno 2023, è stata una misura "una tantum" peraltro riferita alla sola compensazione della riduzione dei ricavi tariffari conseguenti all'emergenza sanitaria da COVID-19 e non ha tenuto assolutamente in considerazione dell'aumento dei costi inflattivi, in particolare trainati dall'aumento dei beni energivori e dei combustibili.

Il processo di **ristrutturazione** a suo tempo avviato, che allo stato non vede sostanziale attuazione, deve necessariamente avere come punto centrale il tema della dotazione finanziaria a carico dallo Stato, in termini sia quantitativi che di modalità e tempistiche di erogazione, poiché ad oggi questo settore sopravvive sostanzialmente grazie a risorse pubbliche e non ha autonomamente a disposizione ulteriori leve finanziarie come, ad esempio quella delle tariffe.

In un'ottica di sostenibilità di lungo periodo, sarebbe necessario ricercare meccanismi che garantiscano risorse sufficienti, anche attraverso un sistema di indicizzazione delle risorse e dei contratti di servizio, garantendo, nel contempo, puntuali rinnovi contrattuali.

Relativamente al tema degli **affidamenti dei servizi**, si prende atto di come la normativa italiana vigente preveda, in riferimento ai criteri per la ripartizione del FNT, per far sì che i servizi di trasporto pubblico locale e regionale vengano sempre più affidati con procedure ad evidenza pubblica, penalizzazioni per le Regioni e gli Enti Locali che non procedano agli affidamenti tramite gare, ci preme precisare come, conseguentemente alle differenti tipologie di affidamento, consentite dal Regolamento Comunitario 1370/2007, appaia oltremodo forzata questa convinzione culturale diffusa, secondo cui il solo affidamento ad evidenza pubblica sia modello di efficienza in barba alle chiarissime previsioni comunitarie che non ne prediligono alcuna di modalità di affidamento. Pertanto bisognerebbe basarsi sulla premialità, anziché su criteri di penalizzazione, superando un modello di bandi di gara fondato unicamente sull'offerta "economicamente più vantaggiosa".

Andrebbero invece privilegiati criteri di valorizzazione degli investimenti, di elevati livelli di qualità e sicurezza dei servizi anche prevedendo, tra i sistemi premiali, offerte che tengano conto del miglior trattamento economico e normativo dei lavoratori e garantiscano le necessarie clausole sociali. Sempre in tema di gare è necessario prevedere meccanismi e protocolli di affidamento utili a prevenire e contenere l'eventuale insorgere di contenziosi legali circa l'affidamento stesso che, come dimostrato dall'esperienza, determina, fino all'esaurirsi dei procedimenti giurisdizionali, il blocco degli investimenti e dello sviluppo dei servizi.

Quanto alle **clausole sociali**, mai come in questo periodo è necessario implementarle ed irrobustirle per rendere effettivamente esigibile un adeguato standard di protezione sociale; riteniamo più che mai necessario avviare una discussione sulle reali ricadute sul mondo del lavoro, soprattutto laddove, per essere competitivi, si innesca il perverso meccanismo della corsa al ribasso dei costi, causa di pesanti forme di dumping contrattuale. In fase di attribuzione dei servizi dovrebbero essere considerati, parimenti al **mancato possesso del DURC**, quali causa di nullità dell'affidamento stesso, il mancato versamento da parte delle aziende dei contributi destinati all'assistenza **sanitaria integrativa** di fonte contrattuale ed alla **previdenza complementare**, in particolare per quanto riguarda le quote derivanti dal **TFR**.

Ancora una volta, auspichiamo anche un segnale, e magari un confronto di sistema, sulle evoluzioni ed implicazioni del processo di liberalizzazione dei servizi automobilistici interregionali di competenza statale a lunga percorrenza, regolamentati dal d.lgs. n. 285/2005, su cui il Sindacato, da tempo, prima ancora che si determinassero varie crisi aziendali, ha avvertito fortemente la necessità, ed ha richiesto, purtroppo inutilmente, che si avviasse un tavolo di confronto con le istituzioni competenti.

In un momento storico nel quale l'agenda politica ragiona sull'autonomia differenziata è nostro parere come, nel nostro settore, l'attuale livello di autonomia delle Regioni sia causa di forti disomogeneità delle regole che normano e finanziano il servizio nelle varie zone del Paese.

Bisogna quindi ripartire da una definizione chiara del rapporto tra lo Stato e le Regioni e delle rispettive competenze, trovando modelli che possano raccordare, con omogeneità, le scelte di sistema.

Inoltre, la sostenibilità ambientale richiede un significativo **rinnovamento del parco mezzi**, insieme a cambiamenti nell'intera filiera produttiva. È necessario orientarsi verso forme di alimentazione meno inquinanti, e ciò comporta la necessità di interventi tecnologici e miglioramenti infrastrutturali.

Inoltre, è urgente affrontare le **disuguaglianze infrastrutturali** tra Nord e Sud del Paese per garantire uguale accesso alla mobilità.

Ritenendo quindi importante il ruolo industriale, che svolgono le aziende del Trasporto Pubblico Locale, particolarmente strategico è quello svolto dal **Gruppo FSI**, che nella sua mission mostra attenzione al Trasporto Pubblico Regionale ed annuncia in passato come “uno dei pilastri fondamentali sarà rendere più efficiente il trasporto regionale, con investimenti per l'acquisto di nuovi treni, ma anche alzando gli standard qualitativi di viaggio per i pendolari”.

In particolare si legge che “sarà digitalizzata la catena del valore per essere sempre più connessi con i passeggeri”. Ad oggi, pare che l'obiettivo del Polo Passeggeri per il futuro, sia quello di diventare un'azienda di mobilità ed intercettare le esigenze dei clienti dal momento della pianificazione del viaggio fino all'arrivo a destinazione. Da più parti si ritiene, inoltre, che l'ottimizzazione dei trasporti passi anche attraverso l'integrazione nella rete nazionale RFI delle ex ferrovie concesse, per ottenere maggiore capillarità del servizio ferroviario, in ottica Point-to-Point; maggiore efficienza, grazie a una gestione unica della rete ferroviaria nazionale; nuovi percorsi con riduzioni dei tempi di percorrenza e soprattutto maggiore sicurezza, garantita dagli elevati standard tecnologici adottati da Rete Ferroviaria Italiana. Considerando pertanto il trasporto pubblico regionale ferroviario, utilmente integrato con il trasporto pubblico su gomma, asse importante, aldilà delle volontà politiche delle Regioni e dell'eventuale subentro di Rete Ferroviaria Italiana nella gestione delle linee regionali, ivi comprese quelle classificate di “rilevanza per la rete ferroviaria nazionale”, anche per questo caso riteniamo indispensabile introdurre adeguate clausole sociali, attraverso un confronto che garantisca tutele e riconosca anche la rappresentanza sindacale già costituita, indipendentemente dal CCNL applicato.

Allo stesso tempo ci chiediamo quali saranno le proiezioni di Piano rispetto alle notizie recenti circa l'ipotesi, che vedrebbe il Governo operare una privatizzazione parziale del Gruppo Fs fino al 40%, conseguendo un probabile scorporo delle due grandi controllate del gruppo, ovvero Trenitalia e Rete Ferroviaria Italiana.

Tema centrale per gli operatori del settore resta quello della **sicurezza del personale di front line**; le organizzazioni dei lavoratori hanno posto in essere una lunghissima azione sindacale, iniziata già nel lontano 2017, mirata ad ottenere modifiche di legge che consentano di avere maggiori tutele giuridiche nell'espletamento dell'attività lavorativa e per poter condurre tutte le aziende italiane di TPL a tutelare ed a difendere i propri dipendenti costituendosi parte civile contro gli aggressori, offrendo assistenza legale ai suoi dipendenti, inserendo sistemi di videosorveglianza a bordo e prevedendo la chiusura dei posti guida a bordo dei mezzi già nei capitolati di gara; nel mese di Aprile 2022, con la sottoscrizione di due Protocolli per la promozione della sicurezza nel processo di sviluppo del trasporto pubblico locale e ferroviario firmati dal Vs. spettabile Ministero e da quello dell'Interno, con i quali veniva istituito un Osservatorio Nazionale con il compito di elaborare specifiche linee guida sia relativamente alle misure di sistema che alle misure specifiche; purtroppo, ad oggi, non sono stati ancora attivati i tavoli ministeriali.

Altro tema di vitale importanza per uno sviluppo del settore è quello relativo alla cronica **mancaza di autisti** nel settore, certamente causata dagli elevati costi di accesso alla professione, dalla pesantezza e durata dei turni di lavoro, dall'insicurezza diffusa nell'espletamento della propria attività e soprattutto dall'inadeguatezza dei salari di tali lavoratori che sono tra i più bassi dell'intero mondo del lavoro.

Elemento essenziale, per un armonico ed equilibrato sviluppo del settore, è il **CCNL di categoria**, che deve essere puntualmente rinnovato, anche con l'obiettivo di essere strumento di classificazione e regolazione dei cambiamenti per i lavoratori del mondo dei trasporti.

La piattaforma presentata lo scorso anno, come ribadito alle Associazioni datoriali, è ambiziosa e finalizzata a rendere attuale il sistema delle relazioni industriali in un settore strategico, sorretto dai suoi addetti che recriminano, a giusta ragione, il recupero pieno del potere d'acquisto, fortemente intaccato dall'inflazione e che punta ad una crescita del valore reale dei salari.

L'apertura del tavolo di trattativa il 26 settembre 2023 ha avviato una serie di incontri intensi, terminati bruscamente il 30 maggio 2024 a causa dell'atteggiamento dilatorio e non costruttivo delle Associazioni Datoriali Asstra, Agens ed Anav.

Questo comportamento ha impedito il proseguimento di un confronto serio e produttivo, come auspicato dalle Organizzazioni Sindacali. Quest'ultime hanno evidenziato come le Associazioni Datoriali abbiano assunto posizioni inaccettabili riguardo alle richieste dei lavoratori, che affrontano condizioni di lavoro e retributive sempre più difficili, carenze di personale, frequenti aggressioni e la crescente difficoltà di mantenere un servizio pubblico adeguato.

Tali criticità mettono a rischio sia il benessere dei lavoratori che la sostenibilità delle stesse aziende e nonostante gli sforzi delle Organizzazioni Sindacali per mantenere un dialogo aperto e propositivo, le Associazioni Datoriali hanno risposto con proposte centrate esclusivamente sulla produttività, senza considerare le necessità di miglioramento delle condizioni di lavoro e sicurezza.

Tale atteggiamento ha portato a perdere l'opportunità di contribuire alla necessaria trasformazione del trasporto pubblico locale verso obiettivi di sostenibilità economica, sociale e ambientale e di conseguenza, è stato indetto da tutte le organizzazioni sindacali firmatarie il CCNL di categoria un primo sciopero di 4 ore per il 18 luglio 2024.

In conclusione, in riferimento all'oggetto delle memorie, riteniamo pertanto necessari una serie di interventi finalizzati a garantire effettivamente servizi da e per le isole senza dimenticare collegamenti interni alle aree disagiate che, viste le attuali carenze infrastrutturali, in particolare ferroviarie, possono essere garantire esclusivamente attraverso l'implementazione delle risorse e servizi extraurbani su gomma.