



## Documento dell'Unione Generale del Lavoro – Federazione Autoferrotranvieri sul Piano di Ripresa e Resilienza

Audizione Commissione IX della Camera dei Deputati del 4 febbraio 2021

### *CONSIDERAZIONI GENERALI SUL PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA*

Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza parte dal presupposto proposto dall'Unione Europea, che invocando una Next Generation, ci vorrebbe più verdi, più digitali e innovativi.

E questa trasformazione, in un momento particolarmente delicato della nostra storia, dovrebbe seguire le tappe che ritroviamo in questo Piano: un percorso basato sui principi dell'inclusione sociale, della transazione ecologica e del duplice volano di digitalizzazione ed innovazione. Ottimi principi, solidamente costruttivi, che ovviamente condividiamo nella sostanza, ma che di fatto non vediamo costruiti secondo un serrato percorso di priorità reali e progettuali per il Paese.

Partendo, infatti, da situazioni che attanagliano da tempo immemore l'efficacia di mobilità in Italia, (come il sempre maggiore divario tra Nord e Sud, sia nell'organizzazione della mobilità che nella presenza di infrastrutture sostenibili ed orientate al futuro; il gap tra Alta Velocità e trasporti regionali che divide in zone di luci ed ombre la penisola, come se fosse impossibile considerarne l'effettiva unità), questo Piano elenca una serie di iniziative importanti e eticamente condivisibili, che però non sembrano attuabili né concretamente realizzabili secondo un programma che, di fatto, non viene delineato neppure nelle sue priorità.

Al contrario, infatti, da quello che troviamo nel Piano, avremmo auspicato di poter discutere un percorso complessivo di rigenerazione – piuttosto che di resilienza, dove i temi che pure troviamo proposti fossero volti a costruire un nuovo orizzonte di senso, all'interno del quale edificare significati nuovi e diffusi per il nostro futuro: nell'ottica che avremmo desiderato, infatti, la rigenerazione urbana e sociale, la maggiore indipendenza energetica, la riqualificazione del lavoro dipendente, le infrastrutture e la loro implementazione ed il percorso formativo- culturale avrebbero dovuto costruire l'architettura solida – e profondamente rinnovata – al quale ancorare con convinzione ogni futuro progetto.

Dobbiamo, evidentemente, affrontare una riflessione davvero importante, una volta ancora, che rappresenta nel merito e nel metodo un atteggiamento generalizzato che non possiamo esimerci dal stigmatizzare. Nel caso di specie, infatti, la attuale situazione, generata dal combinato disposto di prestiti e sussidi, considerato anche il React UE, ci pone di fronte ad una cifra ingente di risorse: parliamo di 223,91 miliardi di euro, cui vanno ad aggiungersi le quote per il cofinanziamento nazionale, per arrivare ad una cifra pari a 311,9 miliardi, per il periodo 2021-2026, nell'elaborazione di un piano entro il prossimo 30/04/2021.



Autoferro



## ***SULL'ASSENZA DI REGOLAMENTAZIONI UNIVOCHE SUL TRASPORTO***

il problema di fondo rimane uno: come si fa a distribuire con intelligenza e con senso costruttivo delle risorse, nel momento in cui non esiste una regolamentazione di settore omogenea? Come mirare al futuro in assenza di un sistema regolatorio che possa garantire la stessa efficacia ed efficienza alle singole iniziative poste in essere, senza considerare la specificità delle attività produttive, oltre che dei territori? E ancora: come parlare di concetti quali intermodalità, mobilità sostenibile, transazione green senza aver responsabilmente fatto chiarezza sul perimetro dei concetti a cui si fa riferimento, per renderli finalmente indagabili e quindi perseguibili, nelle proprie specificità e difficoltà attuative?

Sempre, nel Piano, si fa riferimento alla necessità di tutelare il trasporto, sempre si parla di un trasporto sostenibile. L'imperativo categorico rimane quello di far viaggiare persone e merci, ma manca lo spunto propositivo. Le regolamentazioni del settore ferroviario e di quello portuale, tutto sommato, sono tracciati profondi che investono in maniera unilaterale l'intero territorio nazionale: in questo caso gli investimenti specifici potranno essere orchestrati a livello centrale, nel rispetto di un sistema di norme che esiste a livello non solo nazionale, ma anche europeo.

## ***SUL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE***

Diverso è il caso, ad esempio, per il trasporto pubblico locale. L'organizzazione stessa del comparto, che vede l'attuale validità di leggi antiche coesistere con direttive europee stringenti, non è ancora stato armonizzato: da una parte, sappiamo, che il più solido sistema per organizzare un esercizio così variegato di trasporto è indubbiamente il contratto collettivo nazionale di lavoro, ma ad oggi quello degli Autoferrotranvieri ed Internavigatori risulta scaduto da tre anni. Per esso – tra l'altro - risulta impossibile far partire un tavolo di confronto negoziale per l'atteggiamento delle associazioni datoriali, tanto è che il prossimo 8 febbraio si svolgerà una prima azione di sciopero di 4 ore .

Nel settore del trasporto pubblico locale, l'unico sforzo di regolamentazione è stato quello di provare ad applicare dei cosiddetti "costi standard", ovvero un principio regolatorio nazionale che potesse individuare una sorta di "calmiere" riconosciuto a livello generale, ma che risulta ancora prevalentemente inapplicabile ed incongruente, viste le specificità territoriali ed industriali. Come potremmo, infatti, applicare costi standard al trasporto pubblico locale, nella misura in cui la regionalizzazione del trasporto comporta diversi investimenti industriali – proprio in quel Nord e Sud il cui divario il documento si prefigge di appianare -oltre che di gestione d'impresa? Basti pensare che in Italia ci sono aziende a cui è affidato il trasporto pubblico locale con modalità in house, con il 100% del servizio, ed altre a gestione parziale o di intra-modalità trasporto pubblico locale/turismo.

Aggiungiamo, alle difficoltà già descritte, il sedimentarsi di fattispecie diverse, sempre all'interno dell'area del trasporto pubblico locale, come quella del settore degli Internavigatori – esercenti tpl a tutti gli effetti, ma non su gomma, che soffrono della compressione e della distanza da attività ricomprende all'interno del contratto dei portuali, insieme ad un sistema di indennità e premialità che non viene ridiscusso all'interno di una cornice di livello nazionale, ma risulta strettamente legato, anche in un



Autoferro



periodo straordinariamente difficile come quello che stiamo vivendo, alle affluenze turistiche – quindi vincolato non alla professionalità dei lavoratori, ma esclusivamente alla richiesta di servizio ed all'affluenza che può verificarsi. Queste figure, di pura e forte appartenenza al mondo degli autoferrottravvieri, risultano in quest'ottica isolate e non collocate nelle migliori modalità che pure il contratto nazionale potrebbe garantire.

Oppure, sempre a titolo esemplificativo, l'area di trasporto pubblico locale legata al trasporto a funi, regolamentata da uno specifico contratto nazionale di lavoro di settore; per non parlare poi del trasporto inter regionale, che vive all'interno di una griglia di concessioni regionali e normative regionali e che non entra ancora, a pieno titolo, neppure nell'evidente miopia di questo documento volto al futuro, nella contemplazione decisa da protagonista di una vera intermodalità funzionale di trasporti.

Infatti, prima di intervenire nel settore con risorse urgenti, occorre rivedere cosa davvero si intenda per intermodalità, come si possano far coesistere e rendere omogenee le diverse modalità di trasporto che sono presenti, ognuna con le proprie specifiche caratteristiche e con la propria dignità, laddove sembra, nello scorrere il documento, che vi sia chiarezza e determinazione nelle risorse da investire nel settore ferroviario e portuale, proprio perché in presenza di regolamentazioni certe e nazionali, mentre quasi si oblia il trasporto pubblico locale, citandolo solo sporadicamente ed episodicamente.

Chiaro è che un Piano che davvero voglia dettare le tappe di una Next Generation, non può prescindere dal costruire con trasparenza le pietre angolari su cui costruire il domani.

Altrettanto chiaro è che, pur con le sue duttili sfaccettature, il trasporto pubblico non possa non essere considerato nel novero delle suddette pietre angolari.

### ***SULLE CICLOVIE***

Una menzione, veloce ma necessaria, al sistema delle ciclovie, dal punto di vista normativo. La questione piste ciclabili, quindi l'utilizzo delle due ruote, compresi monopattini, ha ancora una serie di vulnus normativi che non sono stati sciolti né ricompresi all'interno di un ragionamento più ampio: la loro disciplina è normata a livello comunale o come? Le previsioni del Codice della Strada si applicano a questa fattispecie di trasporto nella piena e pacifica convivenza delle altre modalità di trasporto? (si ricorda, a questo proposito, la proposta che le biciclette possano utilizzare le corsie preferenziali destinate al trasporto pubblico locale).

Risulta ovvio che non si possa non ragionare su rigenerazioni urbane e riscritture urbanistiche che possano garantire al meglio il diritto alla mobilità, prima di destinare cospicui fondi, ad esempio, alla costruzione di ciclovie nelle aree urbane, che non siano temperate con il trasporto pubblico locale urbano.

Ne consegue che, se è obbligato un ragionamento per ridefinire i veri aspetti della intermodalità, necessari da indagare per costruire un Paese che si muove in sicurezza, altrettanto è utile ridefinire e rivisitare l'intero asset, normativo e gestionale, del trasporto pubblico locale.

### ***SUL CONCETTO DI RIVOLUZIONE VERDE E TRANSIZIONE ECOLOGICA***



Autoferro



Il secondo capitolo di spesa, compreso nel quadro “Rivoluzione verde e Transizione ecologica”, porta il significativo titolo “Energia rinnovabile, idrogeno e mobilità sostenibile”. A questo scopo vengono indirizzate risorse pari a 18,22 mld. La misura prevede tra macroaree: la produzione di energia da fonti rinnovabili; la produzione, la distribuzione e l’utilizzo dell’idrogeno verde, da destinare al trasporto ferroviario. Ed il trasporto pubblico locale: qui si parla della necessità di rinnovare il parco rotabile con un acquisto di 5.139 bus entro il 2026 e di 80 treni, sempre entro il 2026) e la realizzazione di ciclovie (di cui 1000 km in città e 1.626 km fuori dai centri abitati). Come abbiamo già sottolineato in precedenza: il settore del trasporto pubblico locale ricomprende al suo interno la realizzazione di ciclovie, in un sistema evidentemente considerato integrato senza che lo sia nella realtà. Non solo: il numero di vetture previsto per l’ampliamento del parco mezzi non porta con sé alcuna indicazione sulla tempistica di acquisto né sulla distribuzione territoriale. Chiaro è che anche un numero importante di vetture non potrebbe risolvere le difficoltà gestionali del tpl senza un cronoprogramma di priorità e forniture adeguato.

### **SULLA SICUREZZA**

Un altro tema particolarmente caro a questa Organizzazione è contenuto all’interno del Capitolo dedicato alle “Infrastrutture per una mobilità sostenibile”, quando si parla di Alta Velocità e manutenzione stradale 4.0”: opere per le quali sono destinati 31,98 mld nel Piano. Si prevedono interventi di rafforzamento dell’Alta Velocità nelle direttrici del Sud Italia; modernizzazioni sulle linee regionali del Mezzogiorno, favorendo una maggiore integrazione ferro/gomma anche sul versante del trasporto merci e del trasporto aereo e marittimo.

Ci corre l’obbligo di ripresentare, anche in questa sede, la necessità di una riflessione in merito ai significati all’intermodalità ed integrazione. Così contemplati, in effetti, non sembrano pregni di senso, salvo rappresentare la presenza di un concetto che conosciamo essere di particolare importanza e di sostanziale necessità per l’efficacia del sistema trasporti del Paese, ma che mai nel documento di Piano viene realmente indagato, neppure – purtroppo – in questo contesto specifico, dove la sua più ampia utilizzazione sarebbe stata assolutamente necessaria, per progettare e per garantire al trasporto intermodale una efficacia di largo respiro.

In questo contesto si fa inoltre riferimento, chiaramente, alla volontà di rafforzare la sicurezza di tutti i trasporti.

La sicurezza è un tema particolarmente fondante all’intero mondo dei trasporti.

Nell’accezione presente nel Piano, però, la sicurezza si riferisce esclusivamente alla manutenzione del manto stradale, alla possibilità quindi di garantire l’incolumità dei mezzi. Ma noi sappiamo perfettamente che il concetto di sicurezza può e deve essere considerato, nella sua totalità, almeno relativamente ai duplici aspetti di *safety* e *security*. Colpisce infatti, di questa proposta, che sembra quasi un richiamo al buon senso generale, il mancato coinvolgimento delle persone che operano nel trasporto pubblico e ne garantiscono la funzionalità: non si può prescindere dal parlare di sicurezza anche nel senso, ampio e cogente, di quella dei lavoratori. Perché non costruire un progetto di senso più umano e più socialmente sostenibile, considerando anche l’attenzione al



sociale che il Piano dispiega, investendo anche alcune risorse per la realizzazione e la garanzia di alcune accortezze e facilitazioni previste per garantire la sicurezza dei lavoratori, oggi rese ancor più necessarie dalla gestione della pandemia, con conseguenze importanti per una categoria molto esposta che mai si è fermata durante ogni momento dell'emergenza?

Gli interventi economici, si sa, sono importanti. Ma per la Ugl Autoferrotranvieri vivo ed amaro è il ricordo di una delle ultime convocazioni consumate al Ministero dei Trasporti, dove fummo auditi insieme alla Conferenza Stato Regioni per capire come si potessero spendere risorse destinate alla sicurezza, che non si sapeva come impiegare. Allora perché non garantire, ad esempio, che ogni nuova vettura immessa sul mercato abbia la cabina per l'autista chiusa, come requisito omologante, insieme anche – ad esempio - un sistema di aria condizionata che permetta l'effettivo ricircolo come gesto di considerazione, di sicurezza e di dignità per chi esercita il trasporto pubblico locale e per l'utenza?

### **CONCLUSIONI**

In conclusione, non possiamo non partire dall'assioma per cui un piano per gestire risorse, anche ingenti, impiegate senza l'ancoraggio di un sistema regolatorio certo e duraturo nel tempo e senza un programma progettuale che scandisca priorità ad ampio respiro non può essere recepito positivamente.

Senza aver acquisito l'ottica, pur annunciata, di creare una rivoluzione di modernità, il Piano, oggi senz'anima, rischia di essere l'ennesima occasione mancata di una vera e sana rivoluzione di senso dell'orizzonte delle intermodalità di trasporto nel nostro Paese.

Roma, 4 febbraio 2021

Il Segretario Nazionale

Fabio Milloch