



La mobilità e le politiche dei trasporti secondo l'USB

Sintetica analisi a cura dell'Unione Sindacale di Base Lavoro Privato - Comparto Trasporti

Obiettivo di questo breve documento è quello di contribuire a ricostruire un quadro conoscitivo del settore del trasporto attraverso la schematica illustrazione del "punto di vista" di un sindacato, USB, fortemente rappresentativo e che da decenni opera tra i lavoratori di questa realtà lavorativa.

Un comparto, quello dei trasporti, fondamentale in un paese come l'Italia, sia per lo spostamento delle persone, sia delle merci. I trasporti appresentano un volano di crescita e di sviluppo e che, è bene ricordarlo, in un momento così particolare per la vita politica ed istituzionale italiana, costituisce anche materia concorrente tra Stato, Regioni ed Enti Locali.

Da anni si susseguono nel nostro paese la progettazione e spesso la parziale realizzazione di piani generali dei trasporti che si basano essenzialmente sullo sviluppo di grandi opere infrastrutturali, soprattutto legate all'alta velocità del mezzo ferroviario e alla grande viabilità su strada.

Politiche che si basano sul contingente senza avere una prospettiva strutturale a medio e lungo termine, senza avere tra l'altro chiaro il futuro dei trasporti in un mondo dove il petrolio è una fonte in esaurimento.

L'ideologia e la pratica delle privatizzazioni in questo comparto si sono fuse pericolosamente e progressivamente, producendo dissesto economico, disoccupazione, minori servizi all'utenza, riduzione preoccupante dei livelli di sicurezza necessari, salari e diritti dei lavoratori in "libera uscita" e sempre meno tutelati.

Mentre poi in altri paesi ci si preoccupava di costruire aziende dei trasporti, quasi sempre sotto controllo pubblico, di vaste dimensioni, aggregando quelle esistenti su base territoriale e/o nazionale, in Italia si è perseguito l'obiettivo opposto: la parcellizzazione dell'attività e dei servizi legati ai trasporti. Aziende sempre più piccole che appaltano servizi e attività ad altre aziende ancora più fragili e sottoposte a crisi continue dovute spesso a speculazioni e clientelismo.

In questo comparto nel nostro paese siamo in presenza di politiche e gestioni economiche legate e spesso condizionate dal clientelismo politico nazionale e locale e quindi destinate ad obiettivi di breve durata, non di sistema e non utili alla collettività.

Nella migliore delle ipotesi l'efficienza del servizio è ricercata esclusivamente al fine di rendere profittevole una specifica azienda per poi rivenderla o svenderla al privato di turno.

Al contrario, i trasporti dovrebbero rappresentare un servizio accessibile alle persone ed alle aziende, complementare alle attività industriali e dei servizi, ma saldamente sotto il controllo pubblico.

Mai si è perseguita realmente la progettazione di un piano organico dei trasporti che da una

parte tenesse conto complessivamente dell'integrazione dei vari settori del trasporto e dall'altro delle necessità legate alla sostenibilità sociale ed ecologica di questo fondamentale comparto industriale del paese,

L'intermodalità dei mezzi di trasporto, da sempre indicata come obiettivo e mai concretamente perseguita, rappresenta a nostro avviso e secondo tantissimi studiosi ed esperti del settore, lo snodo attraverso il quale leggere e costruire le politiche del trasporto, sia per renderlo più efficiente ed integrato con il tessuto industriale del paese, sia per intervenire in modo radicale dal punto di vista delle compatibilità ecologiche e sociali che dovrebbero rappresentare uno dei punti di forza dell'intervento di uno stato attento a tali problematiche.

Al netto di considerazioni politiche ed economiche più ampie e generali che volutamente non proponiamo in questo breve documento, possiamo però affermare che la crisi finanziaria, partita nel 2007 in modo graduale ed evoluta in un vero e proprio ridimensionamento dell'economia globale, trae in gran parte la propria origine nell'incapacità di sostenere la crescita imposta dall'economia aperta di mercato ormai affermata in tutto il mondo.

La medesima crisi e la conseguente diminuzione dei consumi ha senza dubbio avuto l'effetto, molto temporaneo, di rallentare l'incipiente deficit di petrolio e la dichiarata modesta ripresa (reale?) in corso non potrà che accentuare e avvicinare il momento in cui l'offerta di petrolio non potrà più fare fronte alla domanda minima sufficiente a sostenere la crescita necessaria a uno sviluppo armonico e al benessere diffuso.

Questo argomento è per noi un ulteriore ed importante argomento da analizzare attentamente e rispetto al quale modellare nuove prospettive di sviluppo e di trasformazione del comparto dei trasporti.

La rapidità di tale processo impone infatti decisioni che devono essere prese e realizzate in fretta e per questo motivo sono difficilmente proponibili e praticabili programmi di riconversione di un modello di società e mobilità sostenibile se non attraverso un imponente e rapido intervento dello stato e un forte sostegno da parte di tutti i livelli di governo e delle amministrazioni locali riguardo alla individuazione di interventi che puntino al risparmio e alla razionalizzazione di un sistema di mobilità sostenibile per cose, merci e persone.

Il metabolismo sociale ed economico del nostro Paese, delle sue Regioni e città è totalmente dipendente dalla mobilità di merci e persone: nonostante tutti i desiderata e le affermazioni di tanti "esperti" essa mostra un declino che sembra inarrestabile. Il tale scenario e in assenza di scelte radicali, i costi crescenti dell'energia e delle materie prime contribuiranno in modo progressivo a rendere inarrestabile la crisi sistemica del mondo dei trasporti con la conseguente pesante riduzione delle disponibilità di beni, servizi e lavoro.

Diventa quindi sempre più necessario che l'azione politica e amministrativa si occupi nel più breve tempo possibile di garantire il mantenimento pubblico dei servizi essenziali di trasporto, scoraggiando la deriva verso il superfluo e focalizzandosi verso la preparazione, sia materiale, sia culturale, di una comunità informata e resiliente che usa e si attrezza di una mobilità sostenibile di persone e cose (merci).

Occorre realizzare che siamo in presenza di una diminuzione del flusso di beni e merci e quindi i servizi e le modalità di mobilità devono puntare a non far collassare il sistema ma al tempo stesso a trasformare la mobilità in qualcosa di diverso e sicuramente meno sgradevole.

Una riflessione a parte merita la relazione tra contrattazione, diritto di sciopero e rappresentanza sindacale che in questo comparto produce effetti significativi ed evidenti anche verso l'utenza. In questo ambito non vogliamo articolare la nostra contrarietà alle attuali normative anti-sciopero e alla mancanza di una legge sulla democrazia sui posti di lavoro e la rappresentanza sindacale. Sono cose note e più volte evidenziate in varie sedi, ancor di più dopo l'accordo del 10 gennaio scorso che vorrebbe sancire il "monopolio" sindacale di Cgil, Cisl, Uil e Ugl e che si muove in senso opposto all'ultima sentenza della Corte Costituzionale.

Ciò che ci preme sottolineare in questa breve analisi è il sovrapporsi di norme, accordi e prassi

che vanno tutte verso la riduzione al minimo delle azioni di sciopero e tendono alla verticalizzazione delle vertenze in ambiti dove "contano" esclusivamente Cgil, Cisl e Uil, a prescindere dalla loro reale rappresentanza.

Ciò produce un effetto contrario a quello voluto: la distanza, spesso siderale, tra inizio della vertenza e azione di sciopero, induce le aziende a non ricercare neanche il confronto e al tempo stesso ciò determina un allungamento delle vertenze stesse, una situazione di tensione sempre più evidente e spesso l'imprevedibile e legittima esplosione di conflitti assolutamente spontanei per l'impossibilità del sindacato di gestire in modo concreto ed immediato la controversia con le controparti.

Il monopolio sindacale e il divieto dell'esercizio di sciopero producono così effetti deleteri per i lavoratori, per l'utenza, per la cosa pubblica e a lungo termine anche per le aziende ed è quindi indispensabile rivedere complessivamente una materia così delicata che comporta il rispetto e l'esercizio di diritti costituzionalmente garantiti.

In questo quadro si evidenziano alcune priorità per rilanciare il sistema dei trasporti in Italia e la sua mobilità e che di seguito riportiamo suddivise per i vari settori dei trasporti.

Si tratta spesso di specificità che possono apparire molto diverse tra loro, ma a ben guardare sono in gran parte riconducibili a tematiche, problemi e possibili soluzioni comuni.

TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Il settore del trasporto pubblico locale e regionale riveste fondamentale importanza per la vita economica, sociale e produttiva del paese ma è caratterizzato da un pesante ritardo nell'adeguamento infrastrutturale e di sistema e continua ad operare scelte che impegnano considerevoli risorse in opere costose come la nuova ferrovia TAV Torino-Lione, il ponte sullo stretto di Messina e altre grandi opere destinate all'incremento della velocità e del volume dei trasporti. Tutte queste opere sono basate sulla previsione che il traffico di passeggeri e di merci continuerà ad aumentare nel futuro agli stessi ritmi di crescita del passato senza considerare una crisi generale che sta modificando il concetto di mobilità di merci e persone e la quantità di mobilità richiesta.

Come USB si ritiene che la mobilità dei cittadini debba rimanere pubblica e quindi le imposte su benzina e gasolio, che sono diventate la prima voce nella spesa per l'acquisto e l'esercizio degli autoveicoli nel nostro Paese, che nel 2012 hanno portato in cassa dell'erario ben 36,5 miliardi di euro e alle regioni solo nel 2008 ben 4,5 miliardi di € vengano usate in misura sicuramente più significativa per coprire le risorse che occorrono non solamente per mantenere un TPL così come è oggi ma, appunto, per sviluppare una mobilità sempre più sostenibile. Quindi va rivista la cifra messa a disposizione (attualmente circa 5 miliardi di €) che è solo 1/7 delle entrate dalle accise sulle benzine.

USB ritiene in primo luogo quindi procedere con:

1. investimenti per un trasporto su ferro universale cosa che l'attuale strategia delle FS sta di fatto smantellando con il continuo taglio dei treni regionali ed interregionali;
2. un sistema potenziato di TPL che punti sempre più su una mobilità compatibile con il territorio, l'ambiente, con i bisogni dei cittadini e che garantisca veramente il diritto alla mobilità, puntando a sistemi di mobilità elettrica e a favorire il trasporto pubblico rispetto a quello privato, più costoso ed inquinante.

Lo scenario di crisi oltre ad aver travolto l'economia del nostro paese, ha determinato un cambiamento radicale nelle abitudini degli italiani consolidate negli anni. Varie tipologie di consumi, tra i quali il trasporto pubblico locale, hanno subito profonde trasformazioni inducendo molti cittadini a diminuire i propri spostamenti sistematici, legati al lavoro e al tempo libero. L'aumento costante della disoccupazione e dei prezzi del carburante, con la conseguente riduzione della capacità di spesa hanno costretto milioni di cittadini ad una contrazione degli spostamenti nei centri urbani, di cui il 70% della diminuzione totale riguardano il tempo libero. Ma la riduzione di movimento dei cittadini ha evidenziato che comunque una quota consistente di spostamenti si è riversata verso l'utilizzo di vettori diversi, passando dal mezzo privato al trasporto collettivo pubblico e con un aumento progressivo della "mobilità dolce" (bicicletta, camminare a piedi).

Il ruolo crescente delle città nell'economia del paese, associata alla loro continua estensione, assume una importanza centrale per il T.P.L. se si considera che nel 2012 il 68% della popolazione italiana risiedeva nei grandi centri urbani e che il 43% della ricchezza del paese viene prodotta nei primi dieci comuni italiani.

Con un valore della produzione che ammonta a 13 MLD, e la forte capacità del settore di generare occupazione, si comprende l'enorme valenza strategica che assume questo settore all'interno del sistema paese.

Cogliere l'opportunità che si è creata in merito alla scelta di una parte consistente della popolazione di utilizzare il trasporto pubblico, anche se dipesa non da una convinzione culturale ma da situazioni di diffusa indigenza, sarebbe un atto di grande saggezza politica degli amministratori locali.

L'aumento della domanda di trasporto dovrebbe essere percepito come un segnale che può avere una risposta decisiva solo con investimenti specifici nella rete di trasporto di superficie.

Questa disamina impone alcune riflessioni. Sono dati che devono far riflettere poiché costringono la formulazione di alcune considerazioni:

1. l'estrema necessità non più prorogabile di una pianificazione nazionale del trasporto pubblico locale;
2. il bisogno impellente di una politica industriale che risponda alle esigenze di mobilità dei cittadini;
3. la sostenibilità ambientale di tutta la filiera produttiva;
4. l'opportunità dell'utilizzo dei fondi europei.

PIANIFICARE IL TERRITORIO E LA MOBILITA' - La stretta relazione tra il territorio e la mobilità può apparire come ovvia affermazione, ma le misure adottate nel recente passato non sembra abbiano considerato l'attuazione di sinergie tra la stesura di un piano della mobilità e le politiche abitative. La crescita esponenziale dei centri urbani oltre ad aver sottratto suolo per finalità inerenti la speculazione edilizia, ha avuto un ruolo preminente ma non sinergico con il trasporto pubblico. Gli insediamenti abitativi e commerciali aventi funzione di attrattori e stimolatori della mobilità cittadina, non hanno visto una piena integrazione con le politiche dei trasporti. Un piano dei trasporti:

1. deve farsi carico di uno studio che stabilisca come e perché nasce la domanda di trasporto;
2. deve individuare le motivazioni secondo le quali si spostano i cittadini e quali sono i loro impegni quotidiani come ad esempio lavoro-studio definiti come spostamenti sistematici;
3. comprendere la quantità di popolazione che stimola la mobilità per la gestione familiare;
4. capire qual è la destinazione quotidiana di chi fruisce dei servizi più elementari.

A fronte di ciò si potrebbe iniziare ad immaginare che uno degli obiettivi da raggiungere è diminuire il fabbisogno di mobilità. "Avvicinare" i servizi ai cittadini evitando la percorrenza di distanze con il mezzo privato, o rilanciare la figura del mobility manager all'interno delle aziende (ospedali; ministeri; scuole; ecc.) per l'organizzazione degli spostamenti dei propri dipendenti, sono misure non sufficienti ma possono contribuire a decongestionare il traffico.

POLITICA INDUSTRIALE E AMBIENTALE - L'innalzamento degli indici d'inquinamento dell'aria associati al progressivo esaurimento delle fonti energetiche fossili, impongono una politica volta al minor impatto ambientale. Il progressivo abbandono di vettori energivori quali sono gli autobus a gasolio, sostituiti da vettori a trazione elettrica, deve tornare a rappresentare una reale alternativa.

Ragionare oggi su una nuova politica dei trasporti significa fare scelte mirate tenendo sempre presente il rapporto costi/benefici. Il riutilizzo delle aree dismesse convertibili a poli elettrici con l'autoproduzione di energia da pannelli fotovoltaici sono una seria risposta non solo all'approvvigionamento per le reti tramviarie ma anche ai disastrosi bilanci degli enti comunali e regionali.

IRRESPONSABILITA' SOCIALE - La perenne e costante crisi delle aziende di trasporto pubblico inizia dagli anni '80. I tagli subiti dalle regioni negli ultimi anni hanno rappresentato un aggravamento della crisi ma non certo la causa principale. La totale assenza di misure utili per il rilancio del T.P.L e la perseveranza nella mala gestione delle aziende, hanno aggravato i bilanci aziendali fornendo un pessimo e costoso servizio ai cittadini. Il passo successivo, a metà degli anni '90, è stato l'introduzione di tipologie contrattuali che hanno diffuso solo disegualianza sociale ed economica, senza aver contribuito minimamente al riassetto delle casse aziendali nonostante fossero state la motivazione primaria per la quale furono introdotti. Al dissesto economico si è aggiunta una crisi di moralità laddove si è in presenza di:

- ingenti guadagni della classe dirigenziale;
- diseconomie inaccettabili prodotte da appalti dei servizi ad aziende esterne;
- assunzione di personale a scopi prettamente elettorali.

USB ritiene che l'impostazione di piani industriali delle aziende basati fondamentalmente su aumento dei carichi di lavoro e taglio ai salari sia profondamente errata. L'aumento della produttività richiesta non è realizzabile senza una profonda rimodulazione delle reti di superficie mirata all'aumento della velocità commerciale. Studi autorevoli indicano il risparmio annuale di 150 mln di euro con il solo aumento della velocità di 1 km/h. e ciò avverrebbe senza alcun aumento dei tempi di guida.

TRASPORTO MERCI

Va soprattutto potenziata la rete ferroviaria per il trasporto delle merci spostando il traffico commerciale, che oggi per oltre l'80% avviene su strada. Ciò produrrebbe una sensibile riduzione dell'impatto ambientale ed un forte risparmio sulla bolletta energetica.

Per le stesse ragioni devono essere adottate misure e norme che puntino ad indirizzare progressivamente all'uso delle autostrade del mare, soprattutto nelle direttrici adriatiche e tirreniche. In questa logica vanno potenziate e razionalizzate le strutture portuali.

Queste misure avrebbero un impatto positivo sia direttamente nelle attività portuali e ferroviarie, sia nella costruzione di infrastrutture e mezzi di trasporto, incidendo quindi anche su settori dove l'occupazione è messa tutti i giorni in discussione.

L'attuale attività di trasporto delle merci su strada va comunque riordinata e riorganizzata in modo che il principio della libera prestazione dei servizi all'interno del territorio italiano non consenta quanto sta già avvenendo con la presenza di operatori che utilizzano personale non rispettando la contrattualistica nazionale e l'orario massimo di guida, obbligandolo a pernottare ai bordi delle strade o a guidare in condizioni non sempre ottimali.

TRASPORTO FERROVIARIO

L'analisi introduttiva trova la sua naturale declinazione nell'ambiente ferroviario: il ruolo del legislatore, chi decide come deve e può essere trasportato cosa, quali i costi collettivi da sostenere e quali i profitti privati da permettere, condizione dell'universalità del trasporto su ferro nell'intero territorio nazionale senza doppie velocità o fratture nord-sud, minore impatto ambientale su tutte le modalità di trasporto (persone, merci).

L'attualità ci propone, al contrario, modelli di sviluppo in ambito ferroviario che fanno piuttosto pensare a un regresso rispetto a quello che ha sempre rappresentato il trasporto su rotaia nei due secoli che ci hanno preceduto: fatta salva l'alta velocità, a fronte degli iperbolici investimenti impegnati, il Paese vive una frammentazione geografica e territoriale che riporta indietro, e di molto, l'idea del treno che unisce dalle isole alle Alpi, capoluoghi di provincia di regioni limitrofe, porzioni di territorio separate dagli Appennini ma distanti solo poche centinaia di chilometri l'una dall'altra; solo la forma a T descritta dall'Alta Velocità (Torino, Milano, Napoli) ha reso possibili spostamenti rapidi ma a quali costi?

Quanto è stato pagato da tutti per i pochi (rispetto alla media degli spostamenti giornalieri) che si muovono velocemente su poche direttrici?

Inoltre: perché non mirare ad avvicinare altre parti importanti dell'Italia soprattutto meridionale con programmi di investimento pesanti almeno quanto quelli ipotizzati per il Tav

della Torino-Lione?

Perché preoccuparsi delle ipotetiche merci che dovrebbero viaggiare su quella direttrice e non colmare il gap esistente a sud di Salerno? Cristo è ancora fermo a Eboli e parlare di dinamiche di crescita per il Mezzogiorno senza passare attraverso infrastrutture ferroviarie è una scommessa persa in partenza.

Se l'Alta Velocità molto ha fatto e molto farà discutere in Italia, il trasporto su scala regionale rimane meno visibile ma strategico per la mole e i numeri, sempre in crescita anche in virtù della crisi economica, che mette in moto: ogni giorno e per fasce orarie sempre più estese.

Senza voler ripetere l'analisi già riportata nel paragrafo del trasporto pubblico locale relativa all'intreccio fra sviluppo edilizio e delle grandi metropoli (sia a nord che a sud), resta ancora da descrivere la caratura dei flussi dagli agglomerati urbani e dagli hinterland di almeno una decina di realtà su tutto il territorio nazionale: senza una risposta su ferro a questi movimenti ormai costanti in quasi tutto l'anno solare si rischia il collasso della viabilità stradale, come effetto immediato, e un livello di emissioni intollerabile per la nostra salute e per i parametri di legge vigenti.

L'intervento di un elemento regolatore che definisca i ruoli e le priorità delle due modalità di trasporto pubblico, ferro piuttosto che gomma, è strategico nel panorama nazionale. Certamente non può essere lasciato all'iniziativa privata e il ricavo che questa ne può ottenere si riversa in spesa sociale pubblica in modo inesorabile.

Proprio il rapporto tra quote di trasporto pubblico rispetto a quello privato sta segnando questi ultimi anni in maniera indelebile; soprattutto se pensiamo che la leva su cui si è agito è stata funzionale al taglio del costo del lavoro come unico obiettivo da raggiungere.

La moltiplicazione di soggetti (e di contratti di lavoro) interessati al trasporto su scala regionale o locale ha innescato costi di gestione e di impresa che si sono moltiplicati (così come per l'Alta Velocità) senza l'auspicato ritorno sull'utente: le proteste e le forme organizzate di reazione a questo perdurare di stato di cose si è, non da oggi, manifestato con il proliferare di comitati di pendolari che spesso hanno intercettato le lotte dei nostri lavoratori del comparto.

Le scelte da condurre sulle strategie per il trasporto ferroviario non possono non includere il trasporto delle merci, così come già introdotto nel paragrafo specifico, e viaggiano di pari passo con le scelte inopinate condotte fino ad oggi.

Con l'aggravante che il settore definito Cargo ha troppo spesso fatto da apripista alle peggiori innovazioni che si sono succedute negli ultimi 12/15 anni:

- privatizzazioni;
- modifiche regolamentari; pseudo innovazioni (la campagna per l'introduzione del cosiddetto "Uomo Morto" per modificare l'equipaggio treno);
- politiche suicide e di smantellamento di interi pezzi del trasporto merci su ferro a favore di società private (oggi anche di altra nazionalità);
- continui attacchi al costo del lavoro che anche dove concretizzati hanno solo portato altra crisi per il settore (dimostrando che i problemi erano e sono altrove);
- chiusura di qualsiasi forma di investimento proprio mentre in altre nazioni si guarda al trasporto su ferro delle merci con sempre maggiore attenzione (soprattutto da parte del legislatore).

Risulta evidente da queste sintetiche note l'importanza che la nostra Organizzazione sindacale attribuisce a questo settore del trasporto per le variegate risposte che offre alla condizione di mobilità, in ogni riflesso, e per ogni implicazione che assume nel panorama strutturale dello sviluppo industriale nazionale.

TRASPORTO MARITTIMO

1. Va potenziato l'intervento sul sistema marittimo intervenendo per favorire il trasporto delle merci via mare costruendo una effettiva integrazione nave, porti, ferro e logistica (intermodalità).
2. Vanno rivisti i requisiti necessari per l'ammissione al cabotaggio quali le norme di sicurezza e i regolamenti, eliminando la distinzione tra le "acque interne" e il "mare territoriale" in quanto la Corte Europea ha già considerato irrilevante tale distinzione. Di conseguenza il termine "trasporto via mare" deve includere anche i servizi di trasporto effettuati in acque marine al di qua della linea di base del mare territoriale ("acque interne"), cosa indispensabile per determinare le tabelle di armamento dei servizi di cabotaggio non in funzione di regole di economia sul personale ma della sicurezza del traffico marittimo anche in mare territoriale. I servizi di cabotaggio anche quelli svolti in aree marittime quali baie, estuari, insenature e lacuali devono quindi essere considerati "trasporto via mare".
3. Si deve esigere che i marittimi a bordo siano coperti da una assicurazione sociale nell'Unione europea. Per quanto riguarda le condizioni di lavoro va definito ed imposto il rispetto del salario minimo. Relativamente alle norme in materia di sicurezza e di formazione (comprese le lingue parlate a bordo) si richiede che ci sia il controllo del rispetto delle norme attualmente in vigore (Convenzioni STCW e SOLAS).
4. Il trasporto marittimo di passeggeri e merci è vitale per gli abitanti delle isole, pertanto vanno previste norme specifiche che tutelino e prevedano collegamenti marittimi oggi non adeguatamente serviti con una imposizione di obblighi di servizio pubblico per i servizi marittimi e quindi la possibilità di erogazione di finanziamenti pubblici a titolo di compensazione dei costi di prestazione. Per quanto enunciato sopra i collegamenti di servizio pubblico devono concernere rotte da, tra e verso le isole. Nello specifico riteniamo che spetti al governo (comprese, se del caso, le autorità regionali e locali) e non gli armatori determinare su quali rotte sono necessari obblighi di servizio pubblico. In particolare, gli obblighi di servizio pubblico devono essere previsti per servizi regolari (di linea) di cabotaggio con le isole in caso di fallimento del mercato con conseguente incapacità di assicurare servizi adeguati. Si osserva che secondo il Regolamento Europeo è possibile imporre obblighi di servizio pubblico per "garantire adeguati servizi" di trasporto marittimo regolare per una data isola nel caso in cui gli armatori, ove considerino il proprio interesse commerciale, non forniscano servizi di livello adeguato o alle stesse condizioni.
5. Nell'aggiudicare un contratto di servizio pubblico deve essere imposto all'aggiudicatario l'obbligo di rilevare le navi e l'equipaggio dell'operatore precedente in quanto il collegamento con le isole richiede l'uso di una nave con caratteristiche particolari quindi di difficile acquisizione sul mercato e di difficile utilizzo per altri scopi, come l'obbligo di rilevare l'equipaggio rappresenta non solo una tutela occupazionale ma l'utilizzo di personale con specificità professionali specifiche già acquisite.
6. Per fare questo va rilanciata la cantieristica navale mettendo in atto la produzione di navi cargo e di servizio pubblico che usino tecnologie meno energivore ed inquinanti, compreso l'eolico ed il solare.
7. Va sostenuta una portualità che punti alla movimentazione delle merci e che non si sbilanci sul traffico delle grandi navi da crociera come sta accadendo a Venezia.
8. Va rivista la legge sui porti per tutelare la sicurezza e l'occupazione.

TRASPORTO AEREO

La crisi di questi anni che ha prodotto il declino del sistema del trasporto aereo italiano è stata causata da una serie di fattori, non ultime le decisioni di carattere politico e manageriale.

Motivazione fondamentale e scatenante è stata però la mancanza di un progetto complessivo del settore e l'accettazione acritica della liberalizzazione dei cieli che ha distrutto un patrimonio di esperienze, di capacità e di capitali accumulato negli anni precedenti.

Anche in questo settore la politica delle privatizzazioni ha prodotto l'effetto opposto a quello evocato da chi riteneva che la gestione privata avrebbe risolto i "guasti" che si attribuivano al servizio pubblico. Esempio eclatante, ma non unico in questo settore, è stato ed è Alitalia, dove il passaggio ai privati, nel 2008, non ha risolto alcun problema strutturale della ex compagnia di bandiera e anzi, ne ha peggiorato la situazione sia a livello industriale, sia finanziario.

Entro il prossimo anno, in mancanza di interventi concreti che determinino una reale controtendenza, il problema occupazionale raggiungerà livelli assolutamente incontrollabili, con poco meno di 1/3 dei lavoratori (15.000) espulsi dalla produzione o sotto ammortizzatori sociali praticamente irreversibili.

Usb ritiene sia indispensabile ritornare ad un intervento strategico dello Stato attraverso.

1. Forme concrete di sostegno alle aziende in crisi per la realizzazione di piani industriali che invertano la rotta e permettano il recupero di quote di mercato e occupazionale, passando da una politica sterile e dispendiosa di sostegno alla disoccupazione a quella virtuosa di investimento in lavoro stabile.
2. Un Sistema di regole valide per tutti gli operatori che operano stabilmente in Italia, tra le quali, l'assunzione di personale, l'applicazione di contratti validi sul territorio italiano, l'accesso a qualsiasi titolo a finanziamenti aeroportuali, il pagamento delle tasse e dei contributi, il divieto dell'uso dei contratti a termine che prevedano orario part-time e ulteriori flessibilità quali la facoltà di inviare in missione o trasferire ovunque il personale assunto con contratto a termine.
3. Riorganizzazione del sistema di controlli finora inefficace attraverso l'Istituzione di una Authority, un dipartimento del Ministero dei Trasporti, dotata di poteri reali di controllo, verifica e sanzione, anche attraverso la corretta applicazione dei contratti, norme e regolamenti e la verifica della regolarità dei requisiti, anche legali, delle aziende che operano nel sedime aeroportuale.
4. Riordino del sistema aeroportuale italiano finora cresciuto seguendo logiche localistiche e dannose per l'intero sistema e prevedendo contratti di servizio di durata sufficientemente lunga da consentire l'ammortamento dei costi degli investimenti e per impedire che la concorrenza di mercato si basi esclusivamente sulla compressione dei costi e delle condizioni dei lavoratori.

Per quello che riguarda la tutela e il recupero occupazionale si propone.

1. Interruzione immediata e divieto per tutte le Aziende operanti nel Trasporto Aereo di procedere con altre assunzioni di nuovi precari e corsi di formazione/abilitazione del personale. E' paradossale infatti che le aziende pongano migliaia di lavoratori in Cigs ed in mobilità e contestualmente assumano giovani precari per le stesse mansioni oppure procedano a nuovi corsi di formazione a pagamento.
2. Riconferma della validità della clausola sociale come strumento per tutelare l'occupazione all'interno degli aeroporti e dell'intero settore definendola più dettagliatamente in modo tale che la clausola sociale non diventi nei fatti uno strumento per destrutturare il salario e le condizioni di lavoro.
3. Creazione di bacini del personale posto in Cigs o in Mobilità e del personale precario attualmente impiegato. Tali bacini dovranno essere ordinati per categorie e sedimi

aeroportuali di riferimento e regolati con il criterio dell'anzianità aziendale, diventando il riferimento per le assunzioni nelle varie aziende del T.A. che operano stabilmente in Italia. Dal secondo bacino le aziende potranno attingere nei casi strettamente necessari nonché previsti dalle vigenti normative. Questa soluzione porterebbe anche un notevole beneficio per le casse dello Stato e dell'Inps mentre le uniche eccezioni a questi criteri dovranno essere figure professionali non presenti nei due bacini così costruiti e delle quali le aziende dovessero avere necessità.

4. Verifica puntuale della situazione riguardante i c.d "Salvaguardati" con particolare attenzione a quelle casistiche al limite dei tempi previsti per evitare "scoperture" su lavoratori sospesi forzatamente dal lavoro e che si vedrebbero notevolmente penalizzati.

Per la tutela delle condizioni di lavoro e per la contrattazione.

魅談 Richiesta di moratoria sugli interventi di carattere strutturale nei contratti vigenti nelle situazioni di crisi aperte nel settore, onde evitare ulteriori aggressioni salariali e su organizzazione del lavoro e normative d'impiego già provate dalle ultime ristrutturazioni;

魅談 Limitazione progressiva del numero dei contratti applicati nei sedimi aeroportuali, andando verso un contratto collettivo che tenga conto delle varie specificità per far cessare l'attuale giungla contrattuale.