



Documento CGIL e FILT CGIL

VIII COMMISSIONE LAVORI PUBBLICI, TELECOMUNICAZIONI

Senato della Repubblica

sul decreto legge 68/2022

“Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili”

(Ddl n. 2646/S)

La struttura generale del provvedimento, soprattutto nella parte dedicata alla mobilità sostenibile, affronta molti degli argomenti che la CGIL e la FILT CGIL da tempo stanno dibattendo nell’immaginare sia nel settore della mobilità sia nel settore della logistica una nuova prospettiva e un nuovo modello organizzativo di lavoro, che regolamenti anche nei settori di nostra competenza l’utilizzo di nuovi mezzi ecologici.

Detto questo, inseriamo qui di seguito le osservazioni su alcuni degli articoli inseriti del decreto sui quali abbiamo apportato le nostre valutazioni.

Articolo 4 – (Misure urgenti in materia di trasporto marittimo di passeggeri, di adeguamenti infrastrutturali portuali e per la laguna di Venezia)

Condividiamo la nuova denominazione dell’autorità competente “Nuovo Magistrato alle acque”.

Per quanto riguarda il resto dei contenuti, si sottolinea l’assenza di un qualsiasi coordinamento o trasparenza rispetto gli ambiti di competenza con l’Autorità di Sistema Portuale, che possano evitare confusione di ruoli e conflitti istituzionali.

Articolo 5 - (Disposizioni urgenti per la funzionalità dell’impianto funiviario di Savona)

evidenziamo innanzitutto la scarsità delle risorse economiche stanziare che riteniamo insufficienti per ammodernare e/o riconvertire al trasporto di altri materiali l’impianto funiviario di Savona.

La cifra stanziata appare, a nostro avviso, sufficiente esclusivamente per riportare la struttura in funzione ripristinando i piloni danneggiati e non già adeguata ad un obiettivo di transizione ecologica.

Lo stanziamento di adeguate ulteriori risorse, dovrebbe essere inserito in una visione di sistema della AdSP Mar Ligure occidentale e nello specifico sulla gestione del traffico delle rinfuse solide, in quest'ottica riteniamo che l'investimento, immettendo cifre adeguate, possa avere un senso sia in termini strutturali che conseguentemente di crescita occupazionale.

Non ci sembra chiara la parte del decreto che prevede, in caso di mancanza di nuovo concessionario per la gestione dell'infrastruttura, il passaggio all'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale, e in particolare per ciò che attiene la ricollocazione dei 60 lavoratori/lavoratrici e le condizioni di passaggio dal precedente gestore all'Autorità stessa. Non è chiaro, inoltre, se è prevista l'utilizzazione di ammortizzatori sociali ed eventualmente di che tipo.

Si evidenzia pertanto la necessità di un commissario ad acta con pieni poteri con la possibilità poi che la AdSP possa gestire in toto l'opera, in mancanza di concessionario, sia per le risorse che ha a disposizione sia perché le funivie sono funzionali al sistema portuale e vista la piena competenza dell'AdSP si possono evitare sovrapposizioni istituzionali.

L'altro importante settore coinvolto sul quale intendiamo concentrarci e portare le nostre osservazioni, è quello del **Trasporto Pubblico Locale**, trattato all'**articolo 8**.

Articolo 8 - (Disposizioni urgenti in materia di trasporto pubblico locale e regionale)

I commi da 1 a 5 sono volti ad innovare la disciplina relativa all'«Osservatorio nazionale per il supporto alla programmazione e per il monitoraggio della mobilità pubblica locale sostenibile». Notiamo però la totale assenza di un ruolo attivo delle parti sociali sui temi che hanno impatto sul lavoro, come per esempio la programmazione dei servizi e modelli di individuazione dei livelli adeguati dei servizi (sarebbero i LEP del tpl).

Nei **commi da 6 a 8** sono contenute delle previsioni di carattere finanziario e su questa materia sottolineiamo il fatto che i circa **15 milioni** destinati a progetti di sperimentazione di servizi di sharing mobility dovrebbero essere aggiuntivi e non sottratti al Tpl.

Inoltre si interviene sull'Articolo 27, comma 2, del decreto-legge n. 50 del 2017 che disciplina il riparto del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario, di cui all'articolo 16-bis, comma 1, del decreto-legge n. 95 del 2012.

Il comma 7 lettera b) prevede che una quota del Fondo venga ripartita sulla base di modalità e criteri che tengono conto dei costi standard di cui all'articolo 1, comma 84, della legge n. 147 del 2013 (legge di bilancio 2014) e dei livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, definiti con decreto del MIMS adottato con le stesse modalità del precedente, entro il 31 ottobre 2022.

Più in generale, il tema dell'individuazione dei livelli adeguati dei servizi rischia di creare traumi a un settore che risente ancora in maniera pesante dei due anni di pandemia e ancora in difficoltà per i mancati ristori 2021 e se non adeguatamente governato con le parti sociali, rischia di creare tensioni e problemi occupazionali non di poco conto. (Si pensi allo stato attuale e a una rimodulazione dei servizi con tagli di corse che significa meno personale).

Inoltre, questo decreto contiene la proroga dell'utilizzo delle mascherine sui mezzi di trasporto, ad eccezione del trasporto aereo.

Articolo 11 - (Disposizioni urgenti sull'utilizzo di dispositivi di protezione delle vie respiratorie sui mezzi di trasporto)

A questo proposito desideriamo porre all'attenzione della Commissione la necessità di riprendere il *Protocollo per la promozione sulla sicurezza nel processo di sviluppo del trasporto pubblico locale e regionale sostenibile tpl – mobilità autoferrotranvieri – navigatori*, promosso dal Ministero della Mobilità sostenibile lo scorso aprile insieme alle parti sociali e alle associazioni datoriali.

Considerando che in molti casi la necessità di controllare sui mezzi di trasporto l'utilizzo delle mascherine rischia di essere elemento di scontro tra l'utenza e i lavoratori e le lavoratrici, abbiamo la necessità di attuare quanto predisposto dal sopracitato protocollo e di riprendere il confronto

Evidenziamo infine l'assenza di un articolo riguardante la stazione di Ventimiglia, apparso invece nelle bozze che sono state presentate prima dell'approvazione nel Consiglio dei Ministri. In questa direzione, al fine di garantire la compatibilità della stazione di Ventimiglia con l'alimentazione elettrica del parco rotabile ferroviario destinato al servizio di trasporto pubblico locale di competenza della regione Liguria, nella tratta Genova-Ventimiglia, nonché di garantire la regolarità e la continuità dei relativi servizi ferroviari, si richiederebbe di ripristinare la precedente proposta cioè di autorizzare la spesa di 3.000.000 di euro per l'anno 2022. Agli oneri derivanti dal presente comma, pari a 3.000.000 di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.