



*8^a Commissione (Lavori pubblici, comunicazioni)
Audizione informale CGIL, CISL, UIL, UGL
nell'ambito dell'esame del disegno di legge n. 2646
(d-l 68/2022 Infrastrutture e mobilità)*

Documento UILTRASPORTI
martedì 5 luglio 2022, ore 11.20

DECRETO-LEGGE 16 giugno 2022, n. 68

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.

In relazione al decreto-legge in parola la Uiltrasporti esprime un generale apprezzamento per tutte le misure volte ad accelerare la realizzazione e/o la messa in sicurezza delle opere infrastrutturali richiamate dal suddetto atto legislativo nonché per tutti quei provvedimenti relativi allo sviluppo della mobilità sostenibile quali ad esempio le “*misure di accelerazione per la realizzazione delle opere per la viabilità della città di Roma e il Giubileo 2025*”, le “*misure urgenti in materia di costruzione, manutenzione e messa in sicurezza delle dighe, nonché di controllo sul loro esercizio*”, l’ “*adeguamento infrastrutturale delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera, dell’Arma dei carabinieri e della Guardia di finanza*”, le “*Misure urgenti in materia di trasporto marittimo di passeggeri, di adeguamenti infrastrutturali portuali e per la laguna di Venezia*”.

Ci preme tuttavia anche esprimere qualche considerazione più approfondita rispetto al contenuto delle norme relative alle “*disposizioni urgenti in materia di trasporto pubblico locale e regionale*”, a quelle inerenti le “*disposizioni urgenti per la funzionalità dell’impianto funiviario di Savona*” e a quelle su “*Disposizioni urgenti sull’utilizzo di dispositivi di protezione delle vie respiratorie*” secondo quanto specificato di seguito:

- Art. 8 – Disposizioni urgenti in materia di trasporto pubblico locale e regionale

Nei **commi da 1 a 5** vengono introdotte modifiche alla denominazione e alle funzioni dell’Osservatorio nazionale sul trasporto pubblico locale.

Sul tema esprimiamo un giudizio favorevole rispetto alla *ratio* della norma nella misura in cui la stessa estende i compiti dell’Osservatorio per una maggiore conoscenza ed elaborazione dei dati economici, ambientali e trasportistici per una migliore programmazione dei servizi e per un loro migliore coordinamento rispetto alle varie modalità fino a comprendere anche la c.d. *sharing mobility*.

Condividiamo l’obiettivo di puntare ad una programmazione integrata per una più efficiente e sostenibile “*mobilità pubblica locale*” anche attraverso l’acquisizione e lo scambio dei dati, delle informazioni e introducendo elementi minimi nella predisposizione dei vari Piani urbani per la mobilità sostenibile (PUMS).

Nel condividere gli obiettivi di massima delle norme suddette esprimiamo però la nostra contrarietà rispetto alle modalità di implementazione delle stesse in particolare su due aspetti: concreta esigibilità e finanziamento dei provvedimenti.

Rispetto al primo tema ci pare piuttosto debole la “*possibilità*” di stipulare apposite convenzioni con i vari soggetti per l’acquisizione dei dati e delle informazioni soprattutto nel caso in cui un operatore negasse totalmente o parzialmente la condivisione dei dati indebolendo notevolmente la possibilità di integrazione dei servizi e la definizione di un funzionale modello MaaS.

Per quanto riguarda invece il tema del finanziamento esprimiamo il nostro netto dissenso rispetto alla solita logica di invarianza di risorse del Fondo nazionale trasporti che non viene incrementato rispetto alle nuove esigenze che si intende perseguire ma appesantito di ulteriori costi che ne diminuiscono la disponibilità finanziaria per il servizio di trasporto pubblico locale e regionale. Il FNT viene infatti gravato dall'aumento, dallo 0,025% allo 0,105% (con un limite di 5,2 milioni di euro), delle disponibilità dell'Osservatorio e (**comma 6**) dello 0,3% per gli anni 2022, 2023 e 2024 per il finanziamento di progetti di *sharing mobility* per circa 15 milioni di euro.

Accogliamo invece con favore le disposizioni previste nel **comma 7**, con cui il decreto interviene introducendo nuovi parametri di ripartizione delle risorse del FNT per l'anno 2022, anche per fronteggiare gli effetti negativi derivanti dalla crisi internazionale in corso a seguito del conflitto in Ucraina, e in particolare rispetto alla non applicazione di penalità sulla quota di 4,879 milioni, e nel **comma 8** che stabilisce l'erogazione dell'anticipazione dell'80% di tale importo in unica soluzione alla data del 31 luglio 2022.

In tema di garanzia per la continuità e la regolarità dei servizi di trasporto pubblico locale ad impianti fissi siamo favorevoli all'intervento previsto al **comma 9** rispetto alle manutenzioni programmate e in particolare al potere sostitutivo dell'ente affidante i servizi di Tpl nell'effettuare i suddetti interventi manutentivi in sostituzione dell'azienda inadempiente comminando poi sanzioni alla stessa per un importo compreso tra 10.000 e 500.000 euro.

Apprezziamo infine la spesa, autorizzata al **comma 12**, di 40 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024 e di 70 milioni di euro per l'anno 2025 volti alla realizzazione delle opere immediatamente cantierabili nell'ambito del trasporto ferroviario regionale.

Segnaliamo, *a latere*, in tema di funzioni dell'Osservatorio, anche se non strettamente relativo al contenuto del provvedimento in discussione, la necessità di implementare le disposizioni contenute nel "**Protocollo per la promozione della sicurezza nel trasporto pubblico locale e regionale**" sottoscritto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e il Ministro dell'interno e contenente misure volte a garantire la sicurezza di tutto il personale impiegato a svolgere le proprie mansioni sui bus, sui treni, nelle stazioni ed autostazioni e di tutti i passeggeri che utilizzano i mezzi pubblici. Con il Protocollo, sottoscritto ad aprile, si era definita la necessità di strutturare una sede istituzionale, a livello nazionale, di monitoraggio, consultazione, confronto e proposta sui temi della sicurezza nel servizio di trasporto pubblico locale e regionale. A questo proposito le funzioni dell'"Osservatorio nazionale per la promozione del trasporto pubblico locale e regionale" (istituito ai sensi dell'articolo 1, comma 300, della legge n. 244/2007 e del Decreto interministeriale 25 novembre 2011, n. 325) sarebbero state ampliate attraverso la costituzione di tavoli tematici. Di tale provvedimento, ad oggi, non abbiamo notizia.

- Art. 5 – Disposizioni urgenti per la funzionalità dell'impianto funiviario di Savona

In relazione all'articolo 5 si evidenzia innanzitutto la scarsità delle risorse economiche stanziata (700.000 euro sul 2022) che riteniamo insufficienti per ammodernare e/o riconvertire al trasporto di altri materiali le funivie in parola. L'inadeguatezza economica persiste, peraltro, anche per gli anni a venire, a partire dal 2023.

La cifra stanziata appare, a nostro avviso, sufficiente esclusivamente per ripotare la struttura in funzione ripristinando le parti danneggiate e non già adeguata ad un obiettivo di transizione ecologica in un percorso di abbandono del carbone.

Si propone che tali risorse siano utilizzate *in primis* per il ricollocamento del personale e per la sua riqualificazione.

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 oltre il carbone, che a ben vedere devono essere riunite sotto un unico scalo che riteniamo giusto essere concentrato presso lo scalo di Savona; in quest'ottica riteniamo che l'investimento, immettendo cifre adeguate, possa avere un senso sia in termini strutturali che conseguentemente di crescita occupazionale.

Non è chiara poi 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 lavoratori 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.

- Art. 11 – “Disposizioni urgenti sull'utilizzo di dispositivi di protezione delle vie respiratorie”

L'articolo 11 proroga l'obbligo di indossare, per l'accesso ai mezzi di trasporto elencati e per il loro utilizzo, i dispositivi di protezione delle vie respiratorie di tipo FFP2 fino al 30 settembre 2022.

Nella consapevolezza dell'importanza delle misure di prevenzione dal contagio evidenziamo però come la proroga di tale obbligo pone il personale viaggiante del Tpl in una condizione di grande difficoltà e di potenziale rischio per la sicurezza degli stessi lavoratori e dell'utenza.

I lavoratori infatti sono obbligati, con le altissime temperature del periodo estivo, a svolgere il loro lavoro con mascherine FFP2 per ore su mezzi spesso sprovvisti di sistemi di condizionamento funzionanti.

Nel ribadire quindi il fondamentale obiettivo di tutela della salute riteniamo eccessivamente gravoso, oltre che incoerente nella situazione attuale, tale obbligo. Meglio sarebbe, come in tutti i luoghi di lavoro mantenere la forte raccomandazione all'uso delle mascherine lasciando però ai lavoratori la facoltà di scelta sull'utilizzo della stessa in funzione del grado di riempimento dei mezzi o di altri fattori di rischio valutati dagli stessi lavoratori.
