



www.lavocetrasportiediritti.it

www.sindacatofast.it

mobilita.sindacatofast.it

16 Novembre 2021

EDIZIONE SPECIALE



TAVOLO DI CRISI
TRASPORTO AEREO
PAG. 4

SADA DIRETTIVO NAZIONALE

09 - 10 NOVEMBRE 2021

A seguito del Direttivo Nazionale del Sada Fast Confasal abbiamo incontrato il Segretario Nazionale del SADA – Sindacato Autonomo Dipendenti Anas – per una sintesi dei lavori svolti.

Segretario, sappiamo che sono trascorsi circa due anni dall'ultimo Direttivo Nazionale in presenza...

Si vero, la pandemia non ci ha consentito di vederci in presenza ma, a parte l'emozione di poter scambiare un abbraccio con i convenuti, in questo periodo abbiamo comunque tenuto vivo e ben saldo il rapporto comune che ci unisce, che non è solo il lavoro ma anche l'amicizia, con tutti i mezzi possibili e tra questi sicuramente gli incontri in videoconferenza che sono stati settimanali. Peraltro per diversi dei presenti era la prima volta e devo dire che hanno piacevolmente sorpreso, non solo me ma anche tutti gli altri presenti, non solo per la simpatia ma soprattutto per la qualità dei loro rispettivi interventi e la voglia di proseguire con il loro sapere a contribuire e supportare la nostra organizzazione.

Qual è stato lo scopo principale di questo Direttivo?

In realtà tutto il gruppo dirigente del Sada ha condiviso la necessità di vederci in presenza per, tra gli altri, due motivi principali ovvero prepararci per il prossimo rinnovo contrattuale e per il prossimo 9° Congresso Nazionale. Di fatto è stata anche l'occasione per poter discutere delle recenti normative che ci riguardano e che nel frattempo sono state emanate dal Parlamento, il Decreto Infrastrutture.

Parlaci del rinnovo del contratto.

Detto che organizzeremo il prossimo Congresso Nazionale entro Giugno prossimo, pandemia permettendo, inizieremo prestissimo i lavori per il rinnovo contrattuale sulla base della piattaforma unitaria presentata in Giugno 2021. Insieme con le altre Organizzazioni Sindacali e l'Azienda abbiamo condiviso di assegnare a due distinti gruppi di lavoro congiunti – sindacati/azienda - per approfondire le materie già normate nel vigente contratto ma oggetto di rinvio mentre il secondo tavolo tecnico si occuperà della revisione di alcuni istituti contrattuali.

Segretario, nel frattempo è stato definitivamente approvato, il 4 novembre 2021, il Decreto Legge del 10 settembre 2021, n. 121 – cosiddetto Decreto Infrastrutture e Trasporti – contenente, tra l'altro, disposizioni che riguardano le stesse prospettive di Anas.

Si, l'ennesimo provvedimento che riguarda Anas e che riguarda, in questo caso, l'istituzione di una *Newco in house* controllata in modo congiunto sia dal Mims che dal Mef, dove confluiranno le attuali autostrade a pedaggio in capo ad Anas o partecipate. Osservo che una società in house è una società esterna di diritto privato ma che esercita attività ai fini pubblici tant'è che è come se fosse una longa manus dell'ente controllante, nel nostro caso da Mef e Mims, per cui, per fare un esempio pratico, se l'Ente pub-

blico ha bisogno di un lavoro lo può affidare senza gara ad un'altra società di cui è socio visto che il capitale sociale di questa Newco appartiene all'Ente pubblico. Tradotto più semplicemente la Pubblica Amministrazione attraverso una Newco in house può realizzare le attività di propria competenza, tipo lavori, servizi, forniture, attraverso propri organismi senza ricorrere quindi al mercato ovvero alla gara pubblica.

Quali sono le tratte autostradali a pedaggio che confluiranno in questa Newco?

Parliamo ad esempio della Soc. Sitaf ovvero la A32 Torino Bardonecchia, la Cav – Concessioni Autostradali Venete (deteniamo il 50% del capitale), l'Autostrada Asti Cuneo (35%), il Traforo del Monte Bianco (32%) e il Traforo Autostradale del Frejus (51% del capitale).



Entrando più nel dettaglio cosa prevede la legge in relazione all'istituzione di questa Newco?

Nella norma di legge viene previsto, in deroga alle norme sui contratti pubblici e alle direttive Ue sull'affidamento dei servizi, che la Newco, potrà stipulare convenzioni, anche a titolo oneroso, con società direttamente o indirettamente controllate dallo Stato ai fini dell'assistenza tecnica, operativa e gestionale e costituire oppure acquisire partecipazioni in società di gestione direttamente o indirettamente controllate dallo Stato. Questo è previsto e si noterà l'assenza, pressochè, dei confini.

Secondo il tuo parere perché viene istituita questa Newco?

Forse mi sbaglio ma ho l'impressione che centri molto anche l'aspetto contabile. Come ricorderete l'acquisizione di Anas da parte di Fs avvenuta 4 anni fa - **osteggiata per diverse ragioni dalla sola nostra Organizzazione Sindacale** - fu realizzata supervalutando il patrimonio Anas in 1,5 miliardi che pensavano di superare alzando il patrimonio contabile di Anas attraverso la richiesta all'UE di estendere la concessione ad Anas in scadenza nel 2032 per allungarla al 2052, facendo però il conto senza l'oste; tant'è che sia Bruxelles che l'Avvocatura di Stato hanno alcuni mesi fa bocciato la richiesta proprio perché il passaggio di Anas in Fs impediva di allungare la concessione senza gara di appalto.



gare la concessione senza gara di appalto. Per cui posto che ci ritroviamo sul groppone un deficit in bilancio, sembrerebbe che proprio la costituenda Newco in house possa sbloccare la richiesta all'Unione Europea di estendere dal 2032 al 2052 la concessione ad Anas, cioè una Newco in house potrà evitare, aggirandolo, l'obbligo di mettere a gara europea le tratte autostradali in questione in regime di concessione.

Per certi aspetti non appare un obiettivo sbagliato?

Sicuramente non lo è, però nella Legge vi sono passaggi contorti e ne rimangono altri che la legge non chiarisce e faccio alcuni esempi: dentro questa Newco vi sarà una Task-Force per la Salerno Reggio Calabria, domanda, per che fare? Per quali scopi e prospettive? Oppure, cosa accadrà per le autostrade statali non a pedaggio e raccordi in gestione Anas? Anas ha oltre 1000 Km di autostrade e raccordi in gestione diretta, rappresentati, fra i più importanti oltre all'A2 Sa/Rc, la PA/CT, la Catania/Siracusa, il Grande Raccordo Anulare di Roma, la Roma Fiumicino, il raccordo Siena/Firenze, il raccordo Torino/Caselle, la Chieti/Pescara, la Tangenziale Ovest di Catania, il raccordo autostradale fra Trieste e la A4. Domande che evidentemente potranno trovare risposte con i successivi DPCM di conversione che tracceranno il perimetro della Newco attraverso l'atto costitutivo e lo statuto.





E le attuali strade statali in gestione Anas?

Ovviamente resta fermo che tutta la parte che esclude la possibilità di produrre reddito, ovvero le strade statali rimarranno sotto la gestione Anas che, a sua volta rimane integrata nella Holding Fs e sembrerebbe di prossima emanazione una riforma dell'Anas finalizzata a separare la gestione contabile delle attività pubbliche da quelle private, di mercato.

Forse era anche una buona occasione per rivedere il DPR 1126 del 1981 che - da quaranta anni - regola l'organizzazione del lavoro ovvero del servizio di manutenzione delle strade ed autostrade statali le cui ricadute penali e civili ricadono sui lavoratori quasi sempre dovute alle croniche forti carenze di personale non in linea con quelle previste dal citato DPR.

Al riguardo nessuna iniziativa del Sindacato?

Come Sada Fast fin dalle prime notizie di stampa abbiamo fatto, nel silenzio generale, un Comunicato Stampa e successivamente, a seguito dell'approvazione del suddetto Decreto Legge 121, abbiamo inoltrato due richieste di incontro la prima indirizzata al Ministro delle Infrastrutture Giovannini e l'altra alle Commissioni Ambiente e Trasporti per essere auditi al riguardo. Mi risulta che analoghe iniziative sono state messe in campo anche da cgil-cisl-uil e purtroppo sono stati vani i nostri tentativi affinché l'iniziativa fosse unica e soprattutto unitaria.

Per l'importanza della norma e l'impatto sulle prospettive di una grande Azienda come Anas forse era meglio una iniziativa unitaria...

Sicuramente si come dicevo, ma purtroppo non è stato così, un'occasione sprecata soprattutto per una mia, credo oggettiva, convinzione: l'attuale governo, favorito dalla debolezza politica, dalla debolezza delle forze sociali e sindacali, e nel caso di questo decreto anche dalla debolezza di un vertice aziendale in regime di prorogatio da molti mesi, assume iniziative e decisioni in maniera pressochè unilaterali e franca-

mente, in questo caso, non mi lasciano tranquillo sulle prospettive aziendali e con esse anche quelle dei lavoratori.

Come ritieni affrontare questo processo di ulteriore trasformazione che riguarderà Anas?

Sinceramente è difficile rispondere a questa domanda, soprattutto perché ancora non chiari i confini gestionali di questa Newco. Posso solo dirti che, doverosamente, ho ritenuto necessario richiamare tutti i quadri dirigenti convenuti al Direttivo Nazionale alla necessaria attenzione sugli sviluppi futuri e di fare squadra come sempre con senso di appartenenza, per un rinnovato impulso delle attività sindacali, a cominciare da quelle nelle Strutture Territoriali, al fine di poter mettere nelle condizioni migliori chi oggi, ma anche domani che non è poi così tanto lontano, interpreta e/o interpreterà il ruolo di responsabile del Sada con la consapevolezza e l'orgoglio di rappresentare una grande Organizzazione Sindacale.

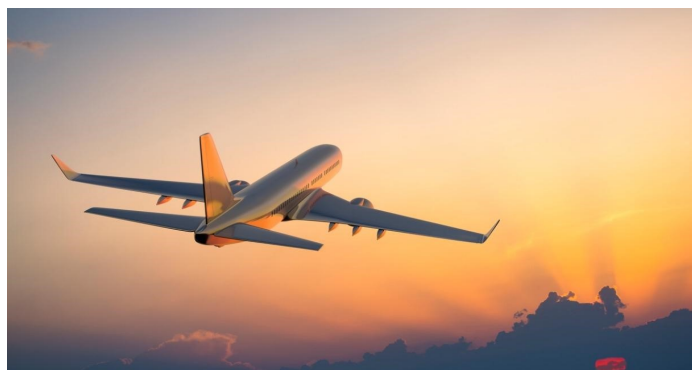
Più in generale sono convinto che sia le forze sociali tutte, che quelle politiche, debbano riappropriarsi di valori che sembrano smarriti come quelli del verbo dare e di abbandonare la cultura dell'io a favore di quella del noi. Credo siano gli ingredienti base che uniti alla competenza possono consentire ciò che forse, in questo delicato momento, abbiamo più bisogno: recuperare in credibilità.



TAVOLO DI CRISI DEL TRASPORTO AEREO – MIMS

In data 11 Novembre 2021 si è tenuto presso il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile (MIMS) il secondo incontro tavolo tecnico a cui hanno partecipato le principali sigle sindacali tra cui FAST Italia. Sono stati evidenziati e portati all'attenzione del Direttore Generale del Ministero dr. Fiorillo diversi temi condivisi da tutti i soggetti presenti all'incontro. Tra questi la crisi occupazionale rappresenta sicuramente la principale urgenza. La crisi, causata dalla pandemia, ha causato la perdita di migliaia di posti di lavoro, sia nelle compagnie aeree di tutto il globo che anche trasversalmente lungo l'intera filiera del settore. In tal senso si ritiene essenziale prolungare la cassa integrazione per tutto il 2022, attraverso anche lo sblocco del "deliberato non speso" e dei finanziamenti del Fondo Solidarietà del Trasporto Aereo (FSTA).

Vi è anche un secondo aspetto legato all'occupazione nel settore aereo. Ad oggi, in alcuni casi, non risulta osservata la normativa dell'art. 13 del Decreto Rilancio che fissa il limite minimo contrattuale che deve essere rispettato nella stipula dei contratti lavorativi per quegli impiegati di aziende attive in Italia. Al fine anche di tutelare i lavoratori e garantire condizioni eque e giuste di impiego è quindi essenziale rendere tale norma esigibile attivando quei controlli previsti da parte di ENAC e le relative sanzioni per le compagnie inadempienti. Le tematiche successive hanno poi affrontato l'aspetto strutturale del settore aereo. Innanzitutto è necessario riorganizzare il sistema degli aeroporti italiani, attraverso anche una diversa classificazione, al fine di superare una logica competitiva tra i vari aeroporti a favore di un approccio integrato che favorisca dinamiche sinergiche. Questo risulta ancora più necessario alla luce dei trend di profondo cambiamento che stanno caratterizzando la mobilità in tutto il Paese. Un secondo aspetto è quello della gestione e valorizzazione delle risorse umane presenti sul territorio nazionale: si auspica la creazione di un bacino professionale del Trasporto Aereo. Questo deve diventare il punto di riferimento per reperire personale di volo e di terra. Allo stesso tempo, al fine di valorizzare e potenziare le professionalità presenti deve provvedere al mantenimento delle licenze e delle certificazioni, così come alla riqualificazione del professionale dei lavoratori facenti parte.



Un ulteriore aspetto fondamentale emerso è stato quello della crescente frequenza di aggressioni verbali e fisiche al personale aeroportuale e di volo. Tale problematica sembra inoltre essere comune ad altri settori dei trasporti come quello ferroviario. Al fine di incrementare la sicurezza per tutti i lavoratori è necessario definire nuove procedure specifiche, ad esempio l'introduzione del divieto di accesso ai mezzi per quei passeggeri che a seguito di episodi violenti passati siano stati inseriti in apposite "blacklist".

Una maggiore tutela dei lavoratori del settore potrebbe passare anche dall'inserimento del personale addetto alle operazioni ground nella categoria dei lavori usuranti.

Infine, in seguito ad uno spunto offerto da FAST, è emerso come ultimo tema quello della sostenibilità. Servirebbe a tal riguardo istituire un tavolo di lavoro trasversale che includa tutti gli attori del trasporto aereo. Per affrontare questo tema in modo organico sarebbe necessario infatti ragionare sul futuro sviluppo delle infrastrutture, sugli impatti sociali come l'inquinamento acustico, su quelli ambientali come l'inquinamento delle flotte e della filiera. L'inclusione di criteri ESG (Environmental, Social and Governance) nelle strategie settoriali permetterebbe di attrarre maggiori finanziamenti, sia pubblici (come il PNRR) che privati (fondi ESG), agevolare il dialogo con le istituzioni che oggi vedono la sostenibilità ambientale come una delle principali priorità e trasmettere più efficacemente al pubblico il valore creato dal settore.

Al termine del confronto la riunione si è conclusa rimandando ad un futuro aggiornamento di prossima convocazione, nella consapevolezza che il MIMS, congiuntamente con gli altri ministeri coinvolti, si faccia parte attiva affinché queste proposte si possano concretizzare in tempi brevissimi.

Per informarvi seguite le notizie della FAST -Confisal su: www.sindacatofast.it, www.lavocedirittietrasporti.it

Allegato a La voce Diritti e Trasporti stampato in proprio.

Responsabile coordinamento: Vincenzo Multari, Antonio Scalise

Hanno collaborato: Claudia Reale, Marco Buongiovanni, Nicola Apostolico

SEGRETERIA GENERALE

Via Prenestina 170 - 00176 Roma