

The logo consists of the lowercase letters 'm' and 'p' in a stylized, rounded font. The 'm' is formed by two overlapping green arches, and the 'p' is a solid green vertical bar with a circular top. The background of the entire page is a blurred photograph of a city street with a car and a motorcyclist in motion, and a large building in the distance under a cloudy sky.

mobility press
magazine

N. 265 - 5 Novembre 2020

**In questo numero si parla di:
Italo e il Covid, l'intervista a Salvatore Pellicchia, Luca
Veronesi e Ivano Russo, il rapporto Audimob e le analisi
sulla mobilità, il Rapporto Cerved PMI 2020, fondi europei,
alta Velocità e Spagna.**



L'intervista

FIT-CISL: Pellecchia, un Piano nazionale per il TPL. Trasporto aereo: ripartiamo tutti da zero, occasione per Alitalia

“Nel prossimo incontro con la ministra De Micheli chiederemo di proseguire il confronto sul documento unitario “Rimettiamo in movimento il Paese” partendo dalla richiesta di definire un Piano nazionale per il Trasporto pubblico locale: purtroppo, paghiamo ritardi di trent’anni, aggravati dalla crisi del Covid. Nel trasporto aereo, il Covid fa ripartire tutti da zero: nel dramma, può essere un’occasione per Alitalia, a condizione che il management della nuova compagnia non ripeta gli errori del passato”. Salvatore Pellecchia, segretario generale della FIT-CISL, è ovviamente preoccupato dalla situazione creata dalla crisi pandemica nei vari settori e impegnato quotidianamente in lunghe riunioni con le categorie.

L’intervista a Mobility Press arriva dopo alcuni giorni, ma affronta con ampiezza le varie tematiche e avviene anche alla vigilia di un incontro di tutti i sindacati con la ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli, in cui si farà il punto su una situazione che rimane comunque difficile e complessa. “A parte tutte le problematiche create dalla recrudescenza del virus, il bilancio di questo 2020 per i trasporti fotografa una situazione che non è certo delle migliori: è vero che siamo nel pieno di una tempesta globale, ma non ci si può consolare col ‘mal comune, mezzo gaudio’. Alcuni settori importanti per il nostro Paese si ritrovano letteralmente massacrati: penso alle crociere, che hanno tentato una timida ripresa, e ora si ritrovano alle prese con una nuova emergenza. Penso al trasporto aereo, che nelle ipotesi più positive non potrà riprendersi se non nel giro di un paio d’anni.

Ma penso anche alle pesanti conseguenze per quei settori che in qualche maniera si sono ‘salvati’ da un blackout quasi totale, come il trasporto ferroviario o altri: dietro, oltre alle



penalizzazioni contingenti, c’è una crisi che può diventare di più ampio periodo per il nostro turismo, una delle industrie più importanti a livello nazionale”, sottolinea nell’introduzione Pellecchia.

Partiamo proprio dal trasporto ferroviario e dall’allarme lanciato da NTV, che pensa addirittura di bloccare i treni.

E’ innegabile che la situazione sia difficile, soprattutto se confrontata con i successi del passato. I treni viaggiano, ma con coefficienti di riempimento del 20-25%.

Per un’impresa che conta soltanto sul mercato, i flussi di cassa sono determinanti; Trenitalia vive le stesse difficoltà ma la struttura economica è ben diversa. Nel contingente, da parte di NTV ci sono rivendicazioni per il ritardo nello stanziamento di alcuni aiuti stabiliti dal decreto ministeriale, ma le richieste maggiori credo riguardino la riduzione della cosiddetta “componente B” del pedaggio per l’infrastruttura, quella legata al mark-up dello sfruttamento del mercato che, in effetti, è fortemente ridimensionato, e quindi è una richiesta che in parte è stata già accolta e presumo sarà rinnovata.

Così come credo che, conseguentemente al blocco della circolazione e alla bassa affluen-

za, potremo essere presto coinvolti per il ricorso agli ammortizzatori sociali, ma sono le emergenze dettate dall'andamento della pandemia, che purtroppo non accenna a placarsi.

E veniamo al trasporto pubblico locale, di cui tutti ora hanno scoperto il ruolo decisivo....

Ahimè, con grande ritardo. Noi la nostra parte l'abbiamo fatta: abbiamo subito firmato il Protocollo riguardante la sicurezza dei lavoratori e per lo svolgimento del servizio, ma abbiamo proposto anche un ventaglio di soluzioni da adottare, che sono state seguite solo in parte.

Tra le soluzioni c'era anche la possibilità di ricorrere ai bus turistici, un settore reso completamente fermo dal Covid, per alleviare la penuria di mezzi consentendone l'utilizzo sui percorsi periferici, visto che era improponibile l'uso in ambito urbano.

Ma c'erano anche le proposte per alternare le settimane di didattica nelle scuole medie e superiori, in manier tale da decongestionare l'affollamento nei bus nelle ore di punta, uno dei fattori più critici nel trasporto locale. Soprattutto abbiamo chiesto che venissero messe al lavoro le agenzie della mobilità per concordare le possibili modifiche agli orari di ingresso e di uscita, un lavoro che avrebbe dovuto vedere il coinvolgimento dei vari soggetti e che in pratica non c'è stato.

La realtà è che in molti hanno creduto ai tanti che davano il virus, dopo la prima fase del lockdown, già per morto, o che comunque ritenevano il nostro Paese già fuori dalla fase critica, mentre oggi si pagano le conseguenze di quella sottovalutazione.

Tutti chiedono ora nuovi mezzi per potenziare i trasporti, ma i bus non si creano dalla sera alla mattina e, soprattutto, l'emergenza rischia di penalizzare le politiche green, ricorrendo alla facile soluzione del ricorso ai bus diesel

La verità è che nel TPL paghiamo i ritardi di trent'anni e soprattutto scontiamo il pesante prezzo del nanismo delle nostre imprese,

che nel settore sono ancora in numero troppo elevato, circa 1.200.

Non c'è solo un problema di inefficienza complessiva del sistema, c'è anche l'impossibilità di perseguire una politica nazionale di razionalizzazione del settore, che comporterebbe

benefici, su moltissimi versanti, compreso quello industriale. Pensiamo a quanto è stato realizzato nel settore ferroviario: la presenza di un importante player come Ferrovie dello Stato ha consentito la conclusione di accordi con le Regioni, che – a loro volta – hanno consentito al Gruppo di investire 4,2 miliardi nel rinnovo del materiale rotabile, creando un circolo virtuoso con benefici per l'intero Paese.

I treni sono costruiti tutti in Italia con vantaggi per l'industria e i lavoratori nazionali, hanno una piattaforma standard per cui nelle varie Regioni possono cambiare il nome, la livrea, il numero dei posti a sedere o per le biciclette, e via dicendo; insomma, si accresce la competitività dell'industria nazionale; gli utenti possono disporre di nuovi treni; i nuovi convogli consentono lo sviluppo del trasporto ferroviario e portano vantaggi per l'ambiente, e l'elenco potrebbe continuare ancora a lungo.





Nel trasporto pubblico locale tutto ciò è praticamente impossibile per la frammentazione del settore, ed il Covid non ha fatto altro che accrescere i problemi già esistenti prima della pandemia, aumentandoli in alcuni casi in maniera esponenziale, perché anche la corsa a risolvere i problemi con investimenti dell'ultimo minuto in realtà non risolve alcunchè, dato che – ovviamente – ci si mette di mezzo anche la burocrazia: siamo sempre il Paese dove è stato calcolato che, in media, occorrono circa 14 anni e mezzo per realizzare un'opera il cui valore superi i 100 milioni di euro, come ad esempio una diga, un viadotto, un ponte o un lotto autostradale.

Per il ponte di Genova c'è stata innanzitutto una forte spinta emotiva e poi soprattutto il ricorso a procedure eccezionali e difficilmente ripetibili.

La rinnovata attenzione al trasporto pubblico locale sarebbe importante per realizzare una svolta nel settore

E' quanto faremo presente nell'incontro che avremo col ministro, ma anche nel confronto con le associazioni datoriali.

Al ministro segnaleremo l'esigenza che si definiscano le linee guida per un piano nazionale che preveda grandi sinergie, ma anche un decisivo impegno sul versante della decarbonizzazione, che rimane uno dei grandi impegni sottoscritti anche a livello europeo. Sarebbe inoltre importante che si lavorasse finalmente in un'ottica di insieme: pensiamo proprio a quale sarebbe l'importanza di avere un grande player industriale nazionale, che sviluppasse le potenzialità di produzione di nuovi mezzi nel settore dell'elettrico e dell'idrogeno e – sull'esempio di quanto avvenuto con le Ferrovie – avviasse un grande piano di riconversione dei mezzi su scala nazionale, il cui parco rimane comunque uno dei più vecchi e inquinanti nel panorama europeo; ridarremmo vita ad un settore produttivo en-

trato profondamente in crisi nel nostro Paese, eviteremmo l'invasione dall'estero e contribuiremmo al miglioramento di tutto il TPL. Su questi temi vogliamo coinvolgere anche le associazioni come ASSTRA, ANAV e AGENS, in una discussione che abbiamo già avviato partendo dal contratto, ma che speriamo di allargare a tutte le prospettive di sinergie per la modernizzazione del settore, oggi resa ancora più indispensabile dal Covid.

Sarebbe auspicabile una concentrazione degli interlocutori perlomeno a livello regionale, per raggiungere quella massa critica che consenta una efficace programmazione dei processi, guidare le innovazioni, favorire le opportunità di investimento e via dicendo.

Trasporto aereo ed Alitalia.

La crisi da Covid è sotto gli occhi di tutti, ma dobbiamo dire che – nel lavoro con il MIT e con la ministra De Micheli – qualche risultato l'abbiamo portato a casa, guardando ovviamente a quella che era la situazione precedente, sintetizzabile in pochi numeri: 185 milioni di passeggeri nel 2018, 192 milioni nel 2019 e una tendenza che allora appariva in continua crescita.

Ma, nello stesso tempo, un mercato dove una liberalizzazione molto più spinta - ad esempio - del settore ferroviario aveva condotto ad un predominio delle aziende estere e ad una marginalizzazione dei vettori italiani, perché la crisi non ha riguardato solo Alitalia, ma anche Air Italy o altre compagnie che hanno tentato di affacciarsi sul mercato. E questo perché c'era innanzitutto un problema di regole, che noi andiamo denunciando inutilmente da anni: compagnie che già godono di vantaggi fiscali nei Paesi di appartenenza potevano operare nel nostro Paese applicando anche regole contrattuali di quel Paese, operando in pratica una sorta di dumping.

Ora con il decreto Rilancio una regola è stata introdotta, cioè che le compagnie che ope-

rano in Italia debbano rispettare i livelli contrattuali minimi previsti dal contratto di settore; c'è ancora da lavorare per definire tutte le regole dell'intero settore aeroportuale, ma – come dire – nel frattempo una “toppa” l'abbiamo messa per evitare una concorrenza sleale quando il mercato ripartirà, perché per ora la situazione è quella che è, e certo la prospettiva di tornare a oltre 190 milioni di passeggeri si allontana ogni giorno di più

E, Infine, Alitalia.

Inutile nasconderselo, per Alitalia si tratta di una grande opportunità.

Il Covid ha funzionato da safety car, ha messo più o meno tutti sulla stessa riga; nessuna grande compagnia può fare a meno del sostegno economico per resistere a questa onda di crisi.

Fondamentale, ovviamente, è non ripetere gli errori del passato; oggi ci sono le risorse economiche, con lo stanziamento di 3 miliardi di euro, che può servire a costruire un Piano industriale che ponga innanzitutto le basi per una maggior competitività della compagnia. Per quanto riguarda l'andamento del mercato, fare previsioni è difficile; la sensazione comunque è che non tutto si risolva nell'arco di 6-12 mesi, anche perché il virus ha mostrato di evolversi in maniera randomica: ammesso che perda forza da una parte, può rinascere da un'altra dove finora non era presente.

Alitalia può comunque ripartire investendo oculatamente su rotte e nuovi velivoli, scegliendo le persone giuste al posto giusto e facendo anche buoni accordi sindacali, perché la collaborazione del personale è essenziale

in tutte le operazioni di rilancio, come si è dimostrato anche nel caso delle Ferrovie dello Stato Italiane.

Oggi tutti guardano a quello che è diventato uno dei più importanti gruppi ferroviari a livello persino internazionale, ma non andrebbe dimenticato che anche per le FS si parlava di un “carrozone”, che produceva solo deficit di svariati miliardi, di azienda quasi da chiudere e che solo qualche pazzo che si credeva Napoleone poteva pensare di risanare.

Che cosa impedisce, se non il peso degli errori del passato, che si possa ripetere l'esperienza con Alitalia?



Nel trasporto aereo le dinamiche sono certamente più complesse, ed è evidente che è essenziale puntare poi ad una partnership e ad una solida alleanza per resistere nel mercato globale, ma se la compagnia ridiventa efficiente e competitiva, la ricerca

del partner avviene sulla base delle pari condizioni, senza nessuna prevaricazione da una parte o dall'altra. Senza contare che rimane sempre in piedi l'ipotesi di realizzare le opportune sinergie nell'integrazione tra trasporto aereo e trasporti ferroviari.

Non bisogna per forza fare come i capponi di Renzo; l'aereo potrebbe sfruttare maggiormente i trasporti nelle prime ore del mattino o in tarda serata, lasciando al treno di sviluppare i collegamenti nel resto della giornata anche con gli stessi aeroporti.

E chissà che il Covid non ci abbia davvero insegnato che le battaglie è impossibile vincerle da soli: occorre collaborazione ed unità, e la FIT-CISL si è sempre battuta unitariamente per questo.

AD