



RAPPORTO NAZIONALE

ITALY



Co-funded by
the European Union



Co-funded by
the European Union

SOMMARIO

INTRODUZIONE.....	1
1. IL DIALOGO SOCIALE E IL DIRITTO ALL' INFORMAZIONE E CONSULTAZIONE DEI LAVORATORI NEL SETTORE DEI TRASPORTI.....	5
2. I VEICOLI E LE INFRASTRUTTURE.....	7
3. GREENING URBANO.....	9
4. LA DIGITALIZZAZIONE E L' IA NEI TRASPORTI.....	11
5. IL LAVORO NEL SETTORE DEI TRASPORTI: CATEGORIE E CONDIZIONI DI LAVORO.....	14
6.L'AGENDA VERDE E L'APPROCCIO ITALIANO.....	16
7. RISULTATI QUESTIONARIO.....	19

INTRODUZIONE

Ai fini del presente elaborato appare utile rappresentare una breve descrizione del sistema "dialogo sociale" in Italia.

Il Dialogo sociale, quale luogo decisionale per le politiche sociali, trova riconoscimento, a livello UE, negli artt. 152 e ss. del Trattato sul funzionamento dell'UE (d'ora in poi, TFUE) i quali, in estrema sintesi, assegna alla Commissione Europea il compito:

- 1. di promuovere la consultazione delle parti sociali a livello dell'Unione e di porre in essere ogni misura utile per facilitarne il compimento;**
- 2. di consultare le parti sociali sul possibile orientamento di un'azione dell'Unione, prima di presentare proposte nel settore della politica sociale;**



Co-funded by
the European Union

3. di consultare le parti sociali sul contenuto della proposta legislativa¹.

Nelle materie aventi carattere sociale, Il Parlamento europeo e il

Consiglio dell'UE deliberano secondo la procedura legislativa

ordinaria **previa consultazione del Comitato economico e sociale e del Comitato delle Regioni (art. 152 par. 2 del TFUE²)**.

Inoltre, il par. 3 dell'articolo in commento prevede la possibilità concessa agli Stati membri di affidare alle parti sociali, a loro richiesta congiunta, il compito di mettere in atto le direttive prese a norma del paragrafo 2 o, se del caso, una decisione del Consiglio adottata conformemente all'articolo 155. In questa ipotesi, lo Stato membro concedente deve vigilare sul corretto adempimento delle parti sociali.

In questa ipotesi, il dialogo sociale concretizza, a tutti gli effetti, **quell'attività normativa tipica della contrattazione collettiva** che muove da un provvedimento legislativo europeo (la direttiva) e ne definisce le prescrizioni di dettaglio.

In Italia, il dialogo sociale (tra Istituzioni Pubbliche-Parti sociali) trovava (e ancora trova) la sua massima espressione **nella**

¹ La Commissione Europea risulta titolare del potere di iniziativa legislativa.

² Il Comitato economico e sociale europeo (CESE) è un organo consultivo di rappresentanza delle organizzazioni dei lavoratori e dei datori di lavoro e di altri gruppi d'interesse.



Co-funded by
the European Union

concertazione, intesa come pratica di discussione trilaterale tra il centro decisionale politico e le parti sociali (organizzazioni sindacali e datoriali) al fine di addivenire ad intese condivise sugli obiettivi di politica economica e sociale.

Tale meccanismo trovò la sua consacrazione **nell'Accordo del 3 luglio del 1993**³ il quale rese strutturale la concertazione quale di strumento di confronto e che contenne anche la riforma del sistema

contrattuale (e, di conseguenza, il sistema delle relazioni industriali).

L'Accordo in commento stabilì un livello nazionale di trattativa con il Governo e le organizzazioni datoriali e sindacali (la concertazione), e due livelli di contrattazione di categoria, quello

nazionale (primo livello) e, a scelta, aziendale o territoriale (secondo livello).

A livello concreto, la partecipazione delle Parti sociali alla programmazione politica nazionale avviene attraverso il Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro - CNEL - (art. 99 Cost.).

Il CNEL è composto da esperti e di rappresentanti delle categorie produttive ed esercita l'attività di consulenza delle Camere e del Governo per le materie e secondo le funzioni che gli sono attribuite dalla legge⁴; inoltre, risulta **titolare dell'iniziativa legislativa.**

³ Protocollo sulla Politica dei Redditi e dell'occupazione, sugli Assetti Contrattuali, sulle Politiche del Lavoro e sul sostegno al Sistema Produttivo.

⁴ L'ambito delle materie su cui insiste l'attività del Cnel è enunciato negli articoli 10 e seguenti della legge 30 dicembre 1986, n. 936 e riguarda: 1) politica e programmazione economica e sociale; 2) valutazione della congiuntura economica; 3) politica dell'Unione europea ed attuazione della stessa; 4) andamenti generali, settoriali e locali del mercato del lavoro; 5) assetti normativi e retributivi espressi dalla contrattazione collettiva; 6) tenuta dell'Archivio nazionale dei contratti collettivi di lavoro; 7) livelli e qualità dei servizi erogati dalle pubbliche amministrazioni centrali e locali alle imprese e ai cittadini; 8) valutazione delle politiche pubbliche.



Co-funded by
the European Union

A conclusione del capitolo, interviene una considerazione sulla struttura del settore dei trasporti in Italia il quale si articola nel:

- 1. Autotrasporto merci;**
- 2. Autotrasporto passeggeri;**
- 3. Trasporto pubblico locale;**
- 4. Trasporto ferroviario; 5. Trasporto marittimo;**
- 6. Trasporto aereo.**

Tali "articolazioni" del macrosettore dei trasporti sono disciplinati da Contratti Collettivi specifici e, di conseguenza,

l'architettura normativa contrattuale risulta estremamente complessa.

Il tema della transizione ecologica non riguarda, in via esclusiva, il contrasto ai cambiamenti climatici⁵ ma, in aggiunta, rileva ai fini dell'emancipazione energetica dell'Italia e dell'Europa rispetto all'estero in termini di approvvigionamento dei

combustibili fossili; di conseguenza, il clima e la geopolitica sono i fini prioritari del processo in commento.

In ultimo, occorre considerare che, in Italia, i titolari della potestà legislativa, ai sensi della Costituzione, sono il Parlamento e le Regioni⁶; l'art. 117 Cost, oltre all'individuazione dei titolari

⁵ L'UE si è prefissata di diventare la prima grande area geopolitica del pianeta a impatto climatico zero ed in relazione a questo, ha già implementato un compendio normativo composto dal "Green Deal", il "Next Generation EU" e il recente pacchetto di riforme "Fit for 55".

⁶ L'art. 117, comma 1 della Cost. recita che "La potestà legislativa è esercitata dallo Stato e dalle Regioni nel rispetto della Costituzione, nonché dei vincoli derivanti dall'ordinamento comunitario e dagli obblighi internazionali". ⁷ Nella legislazione concorrente, lo Stato determina i principi fondamentali mentre le Regioni varano le norme di dettaglio.



Co-funded by
the European Union

di tale potestà, definisce il perimetro di esercizio attraverso la ripartizione delle materie:

- 1. Potestà legislativa dello Stato (es. la tutela dell'ambiente, dell'ecosistema e dei beni culturali);**
- 2. Potestà legislativa concorrente Stato/Regioni⁷ (es. la tutela della salute);**
- 3. Potestà legislativa residuale delle Regioni (per le materie non attribuite espressamente allo Stato).**

Per quello che concerne il trasporto (non solo le modalità di esercizio ma anche le infrastrutture ad esso connesso), assistiamo ad una variegata ripartizione delle prerogative legislative:

- 1. Trasporto Pubblico Locale demandato alle Regioni ⁷ in via esclusiva;**
- 2. Tutela della concorrenza demandata allo Stato in via esclusiva⁸;**
- 3. Opere e infrastrutture, indipendentemente dalla distinzione fra opere di interesse statale e opere di interesse regionale, è attribuita alle Regioni in via esclusiva;**
- 4. Grandi reti di trasporto e navigazione e "porti e aeroporti civili" demandata alla Legislazione concorrente.**

A volte, la complessità del sistema di ripartizione della potestà legislativa sfocia nel conflitto tra lo Stato e le Regioni, il quale scaturisce dall'asserita lesione delle proprie prerogative: tale

conflitto viene definito dalla Corte Costituzionale la quale decide su ricorso di parte.

Uno degli strumenti deflativi di tale eventuale contenzioso è ravvisabile nella Conferenza Stato-Regioni il quale rappresenta la

⁷ Corte costituzionale con sentenza n. 222 del 2005.

⁸ Le modalità di gestione delle gare e di affidamento dei servizi pubblici locali.



Co-funded by
the European Union

sede privilegiata della negoziazione politica tra le Amministrazioni centrali e quelle regionali nelle materie di competenza regionale.

1. IL DIRITTO ALL'INFORMAZIONE E ALLA CONSULTAZIONE DEI LAVORATORI E IL RUOLO DEL DIALOGO SOCIALE (BIPARTITO E TRIPARTITO) NEL SETTORE DEI TRASPORTI

In Italia, la cornice normativa inerente al diritto alla partecipazione e consultazione dei lavoratori nei processi decisionali delle imprese è articolata su tre livelli:

1. Artt.46 e 47 della Cost;

2. D.lgs. n. 25/2007 (emanato in attuazione della Direttiva europea n°2002/14/CE definisce un quadro generale);

3. Contrattazione Collettiva (norme di dettaglio).

L'art. 4 del D.lgs. 25/2007 disciplina l'oggetto della consultazione, ossia:

- l'andamento recente e quello prevedibile dell'attività dell'impresa, nonché la sua situazione economica;
- la situazione, la struttura e l'andamento prevedibile dell'occupazione nella impresa, nonché, in caso di rischio per i livelli occupazionali, le relative misure di contrasto;
- le decisioni dell'impresa che siano suscettibili di comportare rilevanti cambiamenti dell'organizzazione del lavoro e dei contratti di lavoro.

Di conseguenza, il Legislatore demanda alle parti sociali la realizzazione della disciplina di dettaglio; stante la miriade di contratti collettivi vigenti nel settore (**vedi le premesse**), ai fini del presente elaborato si prende in riferimento la disciplina contenuta nel **CONTRATTO COLLETTIVO NAZIONALE DI LAVORO -**



Co-funded by
the European Union

Distribuzione delle Merci, della Logistica e dei Servizi Privati⁹ – siglato tra **CONFLAVORO PMI** (Parte Datoriale) e **FESICA-CONFSAL** (Parte rappresentativa dei lavoratori).

Tale contratto, nell'art. 115 rubricato "**Procedure e diritti di informazione e consultazione**", prevede due procedure distinte a seconda delle tematiche trattate

- Livello Nazionale** – Tematiche riguardanti il settore in generale e l'andamento degli indicatori macroeconomici;
- Livello Territoriale/Aziendale** – Aree tematiche riguardanti l'azienda.

Per quello che concerne il livello Nazionale, un ruolo apicale è esercitato dall'Ente Bilaterale "EBIASP" il quale rappresenta lo strumento di realizzazione delle attività individuate dalle Parti stipulanti il CCNL in materia di occupazione, mercato del lavoro, formazione, qualificazione professionale e sostegno al reddito

(quest'ultima attività concretizzata attraverso l'istituzione di un Fondo di Solidarietà).

Tale Ente si avvale di una sua commissione interna, Commissione di Mercato del Lavoro, la quale, attraverso i dati raccolti dall'Osservatorio Nazionale¹⁰, elabora dei report che saranno oggetto di discussione in sede di Adunanza ordinaria, almeno una volta l'anno, ovvero straordinaria (su richiesta motivata delle Organizzazioni sindacali o delle Associazioni Imprenditoriali).

⁹ Tale contratto, decorrente dal 1 Maggio 2022 al 30 Aprile 2025, si applica a: autotrasporto merci su strada per conto di terzi; imprese di servizi logistici e ausiliari del trasporto; imprese di spedizione consegna e/o immagazzinamento di merci, prodotti alimentari e non, pacchi; ritiro e trasporto tra strutture di operatori postali; servizi industriali; servizi affini e complementari connessi; servizi accessori; distribuzione e Recapito dei Servizi e delle merci.

¹⁰ L'Osservatorio Nazionale è lo strumento di studio e analisi dell'E.B.I.A.S.P. il quale realizza raccogli ed elabora i dati in materia di occupazione, mercato del lavoro, formazione e qualificazione professionale reperiti all'interno degli Associati ovvero all'esterno.



Co-funded by
the European Union

A livello territoriale, gli attori coinvolti sono le rappresentanze sindacali d'azienda (RSA) e il management aziendale.

Il contratto individua, in modo puntuale, le materie che saranno oggetto del diritto all'informazione e consultazione, tra le quali si evidenziano:

- 1. l'andamento dell'attività produttiva e la competitività settoriale;**
- 2. le prospettive produttive con particolare riferimento alla situazione ed alla struttura occupazionale;**
- 3. le necessità formative;**
- 4. l'utilizzo dei fondi interprofessionali;**
- 5. allo stato di applicazione delle leggi sull'occupazione e sull'inserimento e reinserimento dei lavoratori svantaggiati.**

Le RSA sono le destinatarie del compendio informativo prodotto dall'azienda nelle materie sopramenzionate e che saranno oggetto di confronto.

I lavoratori, a loro volta, vengono informati e consultati dalle RSA attraverso l'indizione di un'Assemblea; a tal proposito, il contratto, compatibilmente con le esigenze produttive, concede,

durante l'orario di lavoro, fino ad un massimo di 24 (ventiquattro) ore

all'anno normalmente retribuite per la partecipazione nelle assemblee.

Altro strumento di diretta partecipazione dei lavoratori è ravvisabile **nel referendum** nel quale gli stessi lavoratori sono



Co-funded by
the European Union

invitati ad esprimersi sulle questioni sindacali quali, a titolo d'esempio, **la bozza di contratto collettivo**.

In conclusione del paragrafo, si evidenzia che, a fronte di una legislazione scarna (sia comunitaria che nazionale) improntata sulla mera fissazione dei principi generali e sul rinvio all'autonomia contrattuale, si assiste ad una forte capacità delle parti sociali di autodeterminarsi attraverso l'istituzione di Enti Bilaterali, ossia organi compartecipati che fissano le regole di applicazione del diritto all'informazione e consultazione ed al quale, nell'ipotesi di violazione, la parte lesa può adire per la cessazione della condotta inadempiente prima di adire l'autorità giudiziaria.

2. I VEICOLI E LE INFRASTRUTTURE

L'Italia risulta da molto tempo ai primi posti fra i Paesi maggiormente industrializzati per numero di autoveicoli circolanti in relazione alla popolazione residente; nel 2021, il numero di autovetture su popolazione **risulta di 672,3 X 1000 abitanti¹¹**.

Distinguendo le autovetture secondo la classe euro, nel 2021 la classe più rappresentata è la Euro 6 (30% circa), seguita dalla Euro 4 (24% circa) seguite dalla Euro 0-2 (18% circa). Da notare proprio questo zoccolo duro di euro 0-2¹² che rappresenta ancora poco meno di un quinto del parco autovetture (modelli che hanno almeno 19 anni).

Per quello che concerne la consistenza del parco autovetture elettriche ovvero ibride sul totale (39.822.723 unità), al 31/12/2021 risultavano:

1. n. 118.034 unità alimentate con elettricità;

2. n. 927.006 unità ibrido/benzina; 3. n. 104.488 unità ibrido/gasolio
per un totale di n.

1.149.528 unità.

¹¹ **Annuario statistico 2022 ACI.**

¹² **Annuario statistico 2022 ACI.**



Co-funded by
the European Union

Per quello che concerne la consistenza del parco autocarri merci elettrici ovvero ibridi sul totale (4.290.042 unità), al 31/12/2021 risultavano:

1. n. 9.209 unità alimentate con elettricità;
 2. n. 6.999 unità ibrido/benzina; 3. n. 9.289 unità ibrido/gasolio
- per un totale di n. 25.497 unità.

Per quello che concerne i punti e le infrastrutture di ricarica ¹³, risultano 36.772 punti di ricarica in 19.334 infrastrutture di ricarica (o stazioni, o colonnine) e 14.048 location accessibili al pubblico. Guardando alla distribuzione tra punti di ricarica installati su suolo pubblico e su suolo privato, il 72% dei punti di ricarica rilevati è collocato su suolo pubblico

(e.g. strada) mentre il restante 28% su suolo privato a uso pubblico (e.g. supermercati o centri commerciali).

A livello normativo, **la misura denominata "EcoBonus"** rappresenta l'incentivo più significativo per l'acquisto di veicoli "green"; per l'annualità 2023, si prevedono 610 milioni di euro per l'acquisto di veicoli non inquinanti (elettrici, ibridi ed a bassa emissione) di categoria:

1. M1 (autoveicoli);
2. L1e-L7e (motocicli e ciclomotori);
3. N1 e N2 (veicoli commerciali).

A livello operativo, il rivenditore, una volta ricevuta la richiesta di acquisto con EcoBonus, deve prenotare il contributo su una piattaforma la cui conferma dipenderà dalle risorse disponibili sul

fondo; una volta confermato, il rivenditore applicherà uno sconto sul prezzo di acquisto del veicolo.

¹³ Dati quarta edizione relazione annuale Motus-E al 31/12/2022.



Co-funded by
the European Union

In Italia, le infrastrutture sono gestite da operatori pubblici e privati sotto il controllo dell'Autorità di regolazione dei trasporti.

Le infrastrutture ed i servizi ad esse annessi possono essere valutate attraverso un indicatore denominato **Logistics Performance**

Index¹⁴ (d'ora in poi, LPI) elaborato dalla Banca Mondiale per sostenere gli Stati nella pianificazione del sistema logistico nazionale.

Nel 2019, l'Italia si posiziona in coda al ranking delle economie più avanzate per quanto attiene alla soddisfazione delle imprese rispetto al sistema logistico nazionale; tale performance negativa riguarda le varie dimensioni che compongono l'indice (es. il "tracking and tracing").

A tale performance negativa concorre **il deficit quantitativo** della dotazione infrastrutturale italiana rispetto agli altri paesi europei sia per quanto riguarda le autostrade, sia per le ferrovie; di contro, in riferimento al posizionamento dell'Italia rispetto agli altri Stati UE, risulta adeguata la dotazione di aeroporti.

Tale divario appare imputabile, in parte, al forte ritardo infrastrutturale delle regioni meridionali rispetto all'Area CentroNord.

¹⁴ L'indice deriva dalla comparazione di 160 paesi ed è basato su un questionario somministrato agli operatori del settore (spedizione merci internazionali e corrieri espressi), ai quali è stato richiesto di fornire un feedback sulla qualità logistica dei paesi con i quali operano e commerciano; tali feedback vengono integrati da dati qualitativi sulle performance dei principali componenti della filiera logistica.



Co-funded by
the European Union

3. GREENING URBANO

Per **Greening Urbano**, s'intende la progettazione di spazi, edifici e infrastrutture pubblici finalizzata alla realizzazione di centri urbani eco-sostenibili.

In Italia, gli Enti Locali, nello specifico **i Comuni/Aree Metropolitane**, partecipano all'implementazione delle politiche "Green" fissate a livello centrale dallo Stato. I Comuni, quali enti di prossimità (verso il cittadino), assolvono al ruolo di responsabili dell'erogazione dei servizi ai cittadini **quali, a titolo di esempio, il trasporto e la gestione dei rifiuti**: in buona sostanza, lo Stato e le Regioni fissano i principi generali (**es. la normativa sulla concorrenza**) mentre la regolamentazione di dettaglio (es. la modalità di affidamento del servizio) viene demandata all'Ente Locale¹⁵.

Alcuni degli elementi chiave della progettazione di una città ecosostenibile sono *il trasporto pubblico elettrico, gli edifici ad alta efficienza energetica e le soluzioni di energia rinnovabile*.

Per la realizzazione di tali obiettivi, i Comuni hanno a disposizione vari strumenti di pianificazione tra i quali emerge, per importanza, il Piano Regolatore Generale (**d'ora in poi, P.R.G.**), ed il Piano Urbano di Mobilità Sostenibile (**d'ora in poi, P.U.M.S.**).

Il P.U.M.S. si sostanzia in un documento programmatico (su un orizzonte temporale di 10 anni) formulato dall'Ente Locale in materia

di mobilità sostenibile con la caratteristica principale **della partecipazione dei cittadini (soprattutto, in forma associata) alla sua redazione**; tale partecipazione incide sulla priorità dei progetti da realizzare tenuto conto delle risorse messe a disposizione a

¹⁵ **A titolo di esempio, nella capitale d'Italia, il Trasporto Pubblico di linea viene esercitato attraverso l'affidamento in-house, ossia una modalità nella quale l'Ente locale affida il servizio ad una società di capitali da questo, interamente, partecipata.**



Co-funded by
the European Union

livello centrale (DEF, Documento di Economia e Finanza) nonché della struttura del territorio.

All'interno del P.U.M.S., trovano collocazione i piani operativi riferiti ai seguenti comparti:

- **CICLABILITA'** ;
- **PEDONALITA'** ;
- **TRASPORTO PUBBLICO**;
- **INTERMOBILITA'** ;
- **LOGISTICA.**

Per quello che concerne la ciclabilità, è prassi consolidata la redazione di un piano specifico (Biciplan) per:

1. l'ampliamento della rete ciclabile esistente;
2. la costruzione di rastrelliere e Bikebox¹⁶ quali soluzioni di parcheggio delle biciclette;
3. l'erogazione di servizi di Bicibus, ossia sistemi organizzati per accompagnare i bambini dalla propria casa fino alla scuola muovendosi esclusivamente in bicicletta.

In merito alla pedonalità, si evidenzia la creazione di "isole ambientali" (IA), comprendenti solo strade locali, interne alle direttrici di viabilità principale, con velocità veicolare limitata (in genere 30 Km/h), prive del traffico motorizzato di

attraversamento, nonché ad uso quasi esclusivo dei pedoni, dei ciclisti e della sosta veicolare.

In termini di trasporto pubblico, il PUMS implica la realizzazione ovvero l'ampliamento delle corsie riservate al servizio, parcheggi

¹⁶ Il "Bike Box" è un parcheggio chiuso per le biciclette gestibile (apertura e chiusura), a mezzo app, dall'utente al fine di parcheggiare in modo sicuro al riparo da eventuali atti vandalici.



Co-funded by
the European Union

di scambio o intermodali, sistemi di monitoraggio del servizio in tempo reale, sistemi di integrazione della tariffazione tra vettori trasporto diversi ma operanti sullo stesso territorio, Sistemi e

servizi di informazione all'utenza e pagamenti digitali nonché i progetti di asservimento semaforico¹⁷.

In materia di intermobilità, la pianificazione si focalizza sugli HUB Multimodali (es. con i Bike Parking), sulla realizzazione di parcheggi di scambio nonché l'aumento dell'offerta di servizi di trasporto a bassa emissione di CO2 (es. car-sharing e monopattini).

Per quello che concerne la logistica, occorre annoverare l'estensione delle ZTL merci (zona a traffico limitato) per gli autoveicoli a motore" termico, razionalizzazione delle singole piazzole di carico/scarico merci nonché un regime di sosta basato su slot orari (mattutino e pomeridiano) ad esclusivo uso dei veicoli commerciali.

4. LA DIGITALIZZAZIONE E L'INTELLIGENZA ARTIFICIALE NEL SETTORE TRASPORTI

La digitalizzazione assolve un ruolo di prim'ordine nel progresso e sviluppo di un paese; la stessa attraversa, in modo trasversale, tutti i settori ivi compreso i trasporti. Dalla qualità del servizio erogato alla riduzione degli infortuni sui luoghi di lavoro, gli effetti della digitalizzazione realizzano un vantaggio competitivo ed un efficace sistema di prevenzione per gli operatori economici. Nello specifico, la digitalizzazione permette di:

- 1. Raccogliere e analizzare i dati riferiti alla domanda al fine di razionalizzare e diversificare l'offerta;**
- 2. Migliorare l'erogazione dei servizi accessori ai clienti (ivi compresi i sistemi di pagamento);**

¹⁷ Impianti semaforici controllati da remoto per consentire il passaggio fluido, soprattutto, della rete tramviaria.



Co-funded by
the European Union

3. **Migliorare il coordinamento tra gli operatori esercenti l'attività di trasporto sulla stessa infrastruttura nonché tra gli operatori negli Hub Multimodali (es. nella filiera logistica);**
4. **Ridurre gli infortuni sui luoghi di lavoro;**
5. **Automazione dei processi ripetitivi a basso contenuto cognitivo.**

E' importante ricordare che la transizione digitale non può prescindere da adeguati investimenti infrastrutturali (reti fisse e mobili ad altissima capacità); in tal senso, il PNRR prevede ingenti

investimenti (23,89 miliardi di euro) in Reti ultraveloci (banda ultralarga e 5G) nonché in Tecnologie satellitari ed economia spaziale.

A livello settoriale, si sta assistendo allo sviluppo di nuove tecnologie quali, a titolo di esempio:

- **Tecnologia Beacon** - dispositivo che trasmette la propria presenza ad altri dispositivi nelle vicinanze (es. in fase di sperimentazione sui bus di Firenze);
- **Tecnologia 5G¹⁸** - caratterizzata da banda larga mobile potenziata, riduzione della latenza minima e maggiore capacità di supportare contestualmente più dispositivi (**Massive Machine Type Communications**);
- **Blockchain;**

¹⁸ Nella Stazione di Milano Centrale è stato installato un sistema di videocamere, collegate a dei modem trasmettitori 5G, in grado di rilevare automaticamente una serie di situazioni di interesse per la pubblica sicurezza, utilizzando specifici algoritmi di video analytics (fonte: FS Technology).



Co-funded by
the European Union

- **Robotic Process Automation (RPA)¹⁹.**

Queste tecnologie potrebbero avere un impatto sull'organizzazione del lavoro, in termini di:

1. Ricognizione ed eventuale riconversione delle competenze necessarie-disponibili;
2. Cambiamento di mansioni, se necessarie;
3. Ristrutturazione della forza lavoro in essere (contratti di espansione o prepensionamento, licenziamenti collettivi).

L'incidenza della digitalizzazione sull'organizzazione del lavoro è oggetto del dialogo sociale, soprattutto, nei rapporti tra organizzazioni datoriali e dei lavoratori.

L'art. 4 comma 3 lett. c) del D.lgs. n. 25/2007 annovera, tra le materie comprese nel perimetro dell'informazione e consultazione, **"le decisioni dell'impresa che siano suscettibili di comportare**

rilevanti cambiamenti dell'organizzazione del lavoro, dei contratti di lavoro".

Appare evidente che nonostante non sia presente un chiaro riferimento alla digitalizzazione questa sarà oggetto di informazione e consultazione poiché il suo sviluppo impatta, inevitabilmente, sull'organizzazione del lavoro di cui al punto c).

Di interessante rilievo, in riferimento al meccanismo di partecipazione, interviene l'ultimo rinnovo, a livello normativo, **del CCNL AUTOFERROTRANVIARI (risalente al 2015)** il quale prevede, nell'art. 1, rubricato "Relazioni industriali", la costituzione di

¹⁹ Questa tecnologia consente l'automazione di processi ripetitivi a basso contenuto cognitivo sostituendo, in tutto o in parte, l'intervento umano e garantendo prestazioni elevate.



Co-funded by
the European Union

un Organo paritetico, "Osservatorio Nazionale", quale sede "sistematica" di confronto su alcune materie, tra le quali:

1. Linee di sviluppo tecnologico del settore, con riferimento alle possibili applicazioni ed alle connesse opportunità di mercato;
2. Formazione e riqualificazione professionale, con particolare riferimento alle dinamiche evolutive delle esigenze formative connesse alle innovazioni tecnologiche ed alle trasformazioni organizzative, normative e professionali.

In ultima istanza, la partecipazione delle organizzazioni sindacali ai processi di digitalizzazione è garantita dal D.lgs. n. 81/2008 (Testo Unico sulla salute e sicurezza nei luoghi di lavoro); la partecipazione in materia di sicurezza diviene più pregnante a causa del regime sanzionatorio, penale e civile, che affligge il datore di lavoro nell'ipotesi di inadempimento (oltre alle conseguenze inerenti la responsabilità amministrativa delle società ai sensi del D.lgs. n. 231/2001).

E nella fase di progettazione dei modelli organizzativi (intervento ex ante) nonché in quella di attuazione ed esecuzione dei programmi aziendali (c.d. intervento ex post), un ruolo di prim'ordine viene assolto dal rappresentante dei lavoratori per la sicurezza, ossia il c.d. RLS.

Ai sensi dell'art. 29 del D.lgs. n. 81/2008, le attività di redazione del DVR devono essere espletate previa consultazione del rappresentante dei lavoratori per la sicurezza.

Il comma 3 dell'articolo in commento dispone che nell'ipotesi di modifiche significative del processo produttivo o della organizzazione del lavoro, in termini di sicurezza, le misure di prevenzione devono essere aggiornate e, di conseguenza, lo stesso per il DVR; tali modifiche devono essere portate a conoscenza del RLS.

5. I LAVORATORI NEL SETTORE DEI TRASPORTI: CATEGORIE E CONDIZIONI DI LAVORO

Come espresso nelle premesse, il settore dei trasporti presenta un'architettura complessa, poiché, articolata in sotto-settori con conseguente disciplina applicata ed attori coinvolti.



Co-funded by
the European Union

Di conseguenza, ogni sotto-settore presenta una situazione differente in termini di condizioni di lavoro e relative criticità/requisiti di accesso.

Inoltre, il settore di trasporto delle merci include, all'interno della contrattazione, gli addetti alla logistica, quindi, famiglie di mansioni eterogenee tra loro.

Per quello che concerne i lavoratori impiegati nei trasporti, la legge, annovera tra le categorie usuranti i conducenti di camion o mezzi pesanti in genere nonché conducenti di treni e personale viaggiante in genere (tra cui i conducenti di linea); tali mansioni godono di una disciplina di favore in materia di previdenza giustificata dalle criticità di mansione (es. il lavoro notturno, le condizioni del traffico, la conduzione di veicoli obsoleti, il dissesto delle strade, l'affaticamento provocato da vibrazioni e rumore).

Inoltre, per quello che concerne i conducenti di mezzi pesanti (merci e passeggeri), i requisiti per l'accesso alla professione comporta l'acquisizione di specifiche patenti (**Carta Qualifica Conducenti**) molto costose e che necessitano di ingenti risorse finanziarie; di contro le retribuzioni previste dai contratti collettivi di categoria appaiono non congrue rispetto ai profili di responsabilità assunti nell'esercizio della mansione: investimento iniziale ingente, retribuzioni non adeguate e carico di responsabilità alto non rendono appetibili tali professioni.

Specificatamente per il trasporto merci, i lavoratori sono costretti, oltre alla guida, ad effettuare le c.d. prestazioni accessorie²⁰ con conseguente aumento del carico di lavoro.

Una delle insidie più difficili da affrontare nell'esercizio della professione di conducente è il c.d. **stress da lavoro correlato**²¹ la

²⁰ Le prestazioni accessorie sono, a titolo di esempio, le operazioni di carico e scarico merci le quali dovrebbero essere effettuate dal soggetto destinatario delle stesse.

²¹ L'Istituto Nazionale Assicurazione Infortuni sul Lavoro (INAIL), lega lo stress da lavoro correlato all'attività lavorativa svolta che si manifesta quando le richieste dell'ambiente di lavoro superano la capacità del lavoratore di affrontarle, o controllarle con conseguenti disturbi o disfunzioni di natura fisica, psicologica o sociale.



Co-funded by
the European Union

cui disciplina è contenuta nel Testo unico sulla salute e sulla sicurezza nei luoghi di lavoro (Dlgs n. 81/2008) il quale annovera tale stress tra gli elementi di rischio che il datore di lavoro è obbligato a considerare nella fase di valutazione dei rischi sui luoghi di lavoro²². Tale valutazione implica:

- 1. L'individuazione delle cause di stress;**
- 2. La valutazione degli effetti sul lavoratore;**
- 3. La formulazione di misure mitigatrici del rischio.**

Dal punto di vista infortunistico, i Trasporti sono secondi soltanto alle Attività manifatturiere e al Commercio; Nel quinquennio 2015-2019, hanno infatti rappresentato mediamente l'11% del totale delle denunce aventi il settore Ateco determinato.

In via schematica si può osservare che gli infortuni si sono verificati per:

- 1. l'85% durante lo svolgimento dell'attività lavorativa, il 15% nel tragitto casa-lavoro-casa;**
- 2. il 21,2% "guida o a bordo" di un mezzo, il 35,4% "movimento" (camminare, correre o saltare, sollevare oppure tirare oggetti; _____ muoversi sul posto per spostare oggetti), il 16,1% "trasporto manuale" (collocamento di oggetti oppure trasporto effettuato unicamente a mano senza l'ausilio di alcun tipo di attrezzatura) e il 14,7% "manipolazione di oggetti".**

Ulteriore aspetto del settore dei trasporti e della logistica riguarda le malattie professionali intese come le patologie scaturenti dall'esercizio di una determinata professione.

Tra le patologie denunciate nel 2019 (totale n. 2.693, con un incremento del 9,2% rispetto al 2018)²³, la stragrande maggioranza ha

²² Art. 28, comma 1 rubricato "Oggetto della valutazione dei rischi".

²³ Dati INAIL 2020 tratti dal Volume "Trasporti e logistica: una realtà multiforme e dinamica - Il settore dei trasporti: bilancio infortunistico di un quinquennio 2015-2019".



Co-funded by
the European Union

riguardato malattie del sistema osteomuscolare e del tessuto connettivo, 2.173, oltre l'81% dei casi complessivi con tecnopatia

definita. Tra queste, il 64% è rappresentato da dorsopatie (1.397 casi), e il 30% da disturbi dei tessuti molli (647 casi). Seguono le malattie del sistema nervoso (151 casi) e dell'orecchio (130 casi). I tumori rappresentano il 3,3% delle denunce (+10% rispetto lo scorso anno), corrispondenti a 88 casi, di cui 33 tumori al tessuto mesoteliale e tessuti molli e 27 tumori dell'apparato respiratorio. Infine, ancora numericamente significative le malattie del sistema respiratorio, con 76 casi. Marginali i numeri delle altre patologie denunciate: disturbi psichici, malattie dell'apparato digerente e dell'apparato circolatorio.

In riferimento alla gravità delle malattie professionali indennizzate nel 2019 (422 lavoratori), si può inoltre apprezzare come l'1,4% siano indennizzati in temporanea, il 76,8% permanenti in capitale (con grado di menomazione quindi compreso tra il 6% e il 15%), il 19,4% permanenti in rendita (16/100%) e il 2,4% siano mortali (corrispondenti a 10 lavoratori).

6. L'AGENDA VERDE E L'APPROCCIO ITALIANO

In Italia, il settore dei trasporti era responsabile, nel 2019 (ultimo anno preCovid), **del 25,2% delle emissioni totali di gas ad effetto serra e del 30,7% delle emissioni totali di CO₂²⁴ (il 92,6%**

di tali emissioni sono attribuibili al trasporto stradale); il trasporto stradale si posiziona al primo posto sia in termini di incidenza sul traffico passeggeri **(88,7%)** che sul traffico merci **(68,1%²⁵)**.

Lo strumento principale per il raggiungimento degli obiettivi fissati a livello europeo è ravvisabile nel **Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR)** il quale si articola in 6 missioni:

²⁴ Rapporto della "Struttura per la transizione ecologica della mobilità e delle infrastrutture" (c.d. STEMI).

²⁵ Rapporto dell'Osservatorio Congiunturale trasporti n. 8 Luglio 2022.



Co-funded by
the European Union

1. **La transizione digitale;**
2. **La transizione ecologica;**
3. **La mobilità sostenibile;**
4. **L'istruzione e la ricerca; 5. L'inclusione e la coesione;**
6. **La salute.**

La realizzazione del piano non può prescindere **dalle riforme in materia di "semplificazione amministrativa"**, soprattutto, in termini

di affidamento, valutazione ed approvazione dei progetti operativi;

in Italia, le relazioni contrattuali tra la Pubblica Amministrazione ed gli operatori economici privati sono definiti dal Codice dei Appalti (D.lgs. n. 50/2016) il quale prevede sistemi di affidamento dei servizi molto rigidi (dalla determina della stazione appaltante all'aggiudicazione definitiva ovvero decisione di un ricorso al giudice amministrativo può decorrere un periodo significativo).

A complicare la realizzazione degli obiettivi, interviene il c.d. "conflitto di competenza" tra le istituzioni pubbliche qualora la realizzazione di un'opera interessi il territorio di più enti ovvero investi materie trasversali.

In tal senso è intervenuta l'approvazione dell'Agenda per la semplificazione ad opera della Conferenza Stato-Regioni attivata grazie a una precisa disposizione legislativa.

L'Agenda costituisce un indispensabile strumento di coordinamento tra Governo, Regioni ed Enti locali i cui ambiti di intervento sono:

1. **La semplificazione e la reingegnerizzazione delle procedure;**
2. **La velocizzazione delle procedure;**
3. **La semplificazione e la digitalizzazione;**
4. **La realizzazione di azioni mirate per il superamento degli ostacoli burocratici nei settori chiave del Piano di rilancio.**



Co-funded by
the European Union

Tra i settori chiave è inclusa la green economy per la quale assume importanza primaria l'accelerazione e semplificazione delle autorizzazioni ambientali e paesaggistiche relative agli interventi sulle infrastrutture stradali, autostradali, ferroviarie e idriche esistenti.

In aggiunta, il piano degli investimenti previsti nel PNRR prevede lo sviluppo di carburanti alternativi quali, a titolo di esempio, il biometano e l'idrogeno, quest'ultimo nella fase di sperimentazione **nel trasporto tramite autocarri a lungo raggio.**

Nella stessa fase di sperimentazione, è prevista la creazione di stazioni di rifornimento a base di idrogeno, oltre all'implementazione degli impianti esistenti, in ossequio **alla direttiva 2014/94/ UE del 22 ottobre 2014²⁶**, finalizzata alla realizzazione di Corridoi Verdi alimentati a idrogeno per autocarri pesanti.

L'intervento in commento prevede la conversione verso l'idrogeno delle linee ferroviarie non elettrificate in regioni caratterizzate da elevato traffico in termini di passeggeri con un forte utilizzo di treni a diesel.

Ulteriori misure in materia di eco-sostenibilità dei trasporti parte dalla scarsa diffusione e competitività della rete ferroviaria nazionale²⁷; si prevedono i seguenti interventi:

-
- 1. Completamento dei principali assi ferroviari ad alta velocità ed alta capacità;**
 - 2. Completamento dei corridoi ferroviari TEN-T;**
 - 3. Integrazione fra questi e la rete ferroviaria regionale;**
 - 4. Intermodalità e logistica integrata;**

²⁶ Direttiva sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi.

²⁷ Attualmente, il 90% del traffico di passeggeri in Italia avviene su strada (860 miliardi di passeggeri/km all'anno), mentre sulle ferrovie viaggia solo il 6% dei passeggeri (rispetto al 7,9% in Europa); nel traffico delle merci, il 54,5% su



Co-funded by
the European Union

5. **Accelerazione dell'iter di approvazione dei progetti ferroviari;**
6. **Sviluppo del sistema europeo di gestione del trasporto ferroviario (ERTMS) ;**
7. **Potenziamento, elettrificazione e aumento della resilienza delle ferrovie nel Sud.**

In materia di trasporto marittimo, l'attenzione viene focalizzata su:

1. l'intermodalità con le grandi linee di comunicazione europee, sviluppando collegamenti con i traffici oceanici e con quelli intermediterranei;
2. Semplificazione delle procedure di autorizzazione per gli impianti di cold ironing²⁸;
3. Semplificazione delle transazioni di importazione/esportazione attraverso l'effettiva implementazione dello Sportello Unico dei Controlli;
4. Digitalizzazione della catena logistica.

7. ANALISI RISULTATI QUESTIONARIO

Al fine di procedere con la valutazione sullo stato **della conoscenza dei lavoratori nonché del sistema di informazione e consultazione** in riferimento alle politiche ambientali nel settore dei trasporti,

strada (circa 100 miliardi di tonnellate-km) e per circa l'11 % su rotaia (rispetto al 18,7% circa in Europa).

è stato somministrato a **n. 18 dipendenti e n. 10 datori di lavoro** un questionario del quale si rappresenta una sintesi dei punti più interessanti.

²⁸ **Processo che consente ad una nave attraccata in porto di spegnere i motori e connettersi ad una fonte di energia elettrica in banchina.**



Co-funded by
the European Union

Per quello che concerne **la descrizione della popolazione** sottoposta al questionario:

- **Dal lato datoriale**, emerge la prevalenza di operatori di piccole dimensioni (**l'80% non superano n. 100 dipendenti impiegati**) ed esercenti l'attività di trasporto passeggeri su gomma;
- **Dal lato lavoratori**, emerge il loro impiego presso aziende di trasporto passeggeri su gomma (**56%**), di età under 50 (**83%**) ed iscritti al sindacato (**67%**).

In merito ***alla disponibilità di informazioni concernenti le politiche ambientali:***

- **Dal lato datoriale**, si considerano **sufficienti** le informazioni a disposizione sul "Green Deal" e sulle strategie per una mobilità più sostenibile e intelligente (**70%**);
- **Dal lato lavoratori**, le informazioni di cui sopra risultano, per circa **il 50%**, non sufficienti oltre ad un disinteresse del **17%**.

Tale gap si giustifica con la maggiore capacità, espressa dalle imprese, di reperire informazioni grazie alle risorse a disposizione; appare utile ricordare che gli operatori economici prestano maggiore attenzione agli sviluppi normativi poiché sulla scorta di questi dovranno impostare le strategie aziendali (**oltre agli obblighi c.d. di compliance**).

In merito al ***prevedibile impatto delle politiche "green" sulla propria attività, in una prospettiva temporale:***

- **Dal lato datoriale**, gli effetti sono immediati (**70%**);
- **Dal lato lavoratori**, gli effetti si produrranno nel medio-lungo periodo (**55%**), oltre ad un manifestato disinteresse del **11%**.

Appare utile ricordare che gli operatori economici prestano più attenzione al quadro normativo ed economico grazie alla loro complessa organizzazione mentre i lavoratori percepiscono i segnali del cambiamento *con notevole differimento temporale*.



Co-funded by
the European Union

Per quello che concerne ***l'implementazione di nuove tecnologie:***

- ***Dal lato datoriale***, il **90%** dichiara di aver introdotto nuove tecnologie all'interno dei propri stabilimenti produttivi;
- ***Dal lato lavoratori***, solo il **44%** esprime che la propria azienda abbia introdotto nuove tecnologie.

Appare utile ricordare che nel settore dei trasporti, risulta prevalente la presenza del personale operativo (es. i conducenti) rispetto a quello amministrativo e, quindi, ***cambia la percezione dei lavoratori sulla base della mansione svolta***; infatti, le nuove tecnologie hanno inciso, in via prevalente (come emerge dal questionario), i processi amministrativi stante l'introduzione ***di sistemi di controllo remoto dei veicoli aziendali, utilizzo di software gestionale e sistemi di archiviazione dati in cloud***, processi che riguardano la parte amministrativa della forza lavoro.

Questo spiega, inoltre, il differimento temporale in termini di percezione sugli effetti della transizione green e digitale dalla prospettiva del personale operativo secondo cui l'automazione delle proprie mansioni (es. la guida autonoma) si trova ancora in fase sperimentale.

Per quello che concerne ***il sistema di consultazione ed informazione dei lavoratori:***

- ***Dal lato datoriale***, l'**80%** dichiara che la transizione ambientale non è oggetto di confronto con le organizzazioni sindacali;
- ***Dal lato lavoratori***, il **56%** esprime che non vi è un dialogo strutturato ovvero non né sa l'esistenza.

Le cause ostative all'implementazione di un sistema di confronto strutturato tra le parti sociali si fonda sulla conformazione delle aziende operanti nel settore (piccole e micro imprese) ***che sfuggono all'obbligo normativo di consultazione ed informazione*** e nelle quali la presenza delle organizzazioni sindacali è molto debole.

In merito all'***impatto delle politiche "green", in termini di effetti:***

- ***Dal lato datoriale***, gli effetti porteranno ad un miglioramento (**90%**);



Co-funded by
the European Union

- **Dal lato lavoratori**, solo il **39%** prevede un miglioramento della propria posizione.

Tale gap potrebbe dipendere da una maggiore capacità degli operatori economici di interpretare gli effetti prodotti in una prospettiva di sistema.

In termini di **valutazione del dialogo sociale**:

- **Dal lato datoriale**, il **70%** considera il sistema incapace di tradursi in azioni concrete;
- **Dal lato lavoratori**, il **78%** esprime la necessità di rafforzare il sistema.

Sulla necessità di migliorare il sistema, **si assiste ad una convergenza di opinioni delle parti**; differenti, però, risultano le soluzioni:

- **Dal lato datoriale**, il **60%** auspica un maggior contributo da parte delle autorità pubbliche;
- **Dal lato lavoratori**, gli intervistati hanno individuato la necessità di:
 1. **Introdurre un sistema efficace di sanzioni (11%);**
 2. **Introdurre una normativa più chiara (22%);**
 3. **Un maggior coinvolgimento dei lavoratori da parte dei sindacati (33%);**
 4. **Una maggiore considerazione dell'utilità del sistema da parte del datore di lavoro (33%).**

+
"Funded by the European Union. Views and opinions expressed are however those of the author(s) only, and do not necessarily reflect those of the European Union or European Commission. Neither the European Union nor the granting authority can be held responsible for them"



Co-funded by
the European Union