



Trasporti

La CUB trasporti del Friuli V. Giulia

- DDLR 259 F.V.G.-

MOTORIZZAZIONE CIVILE

GESTORE UNICO T.P.L. - ANAS

relazione alla IV° Commissione del Consiglio Regionale 05.07.2007

Trieste, 18/07/2007

La CUB trasporti del Friuli V. Giulia traccia un bilancio sulle conseguenze rispetto alla riorganizzazione delle competenze della Motorizzazione Civile e del trasporto pubblico che si dovrebbe realizzare a breve nella Regione FVG.

Preliminarmente si osserva che questa riorganizzazione delle competenze regionali della Motorizzazione Civile non è stata preceduta dal dovuto confronto più volte richiesto non consentendo alla CUB Trasporti di contribuire allo sviluppo del nuovo DDLR, fatta eccezione per l'incontro di conciliazione svolto recentemente presso la Prefettura di Trieste, solo grazie al quale questa O. S. è stata convocata dall' Assessore L. Sonogo, quando peraltro era già stato sottoscritto un accordo con alcune altre sigle sindacali.

Tale prassi non può essere accettata e quindi sono stati promossi due prossimi scioperi in tutti i settori del trasporto, nelle giornate del 13 e 22 luglio.

XXXXXXXXXXXXXXXXX la posizione di CUB Trasporti – F.V.G. XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Viene richiesto in primo luogo di rimuovere la pregiudiziale che prevede che le competenze trasferite dallo Stato ai sensi del d.lgs 111/04 non possano essere esercitate direttamente dalla Regione - anche per il solo periodo transitorio necessario ad acquisire effettivamente la

nuova materia, a monitorare l'attuale organizzazione del servizio che si eredita dallo Stato e a valutare quali siano le competenze che possano eventualmente essere più efficacemente - e in ossequio al principio di sussidiarietà - affidate ad altri enti. A tale proposito si ricorda che alcune competenze – uelle ricomprese nel c. 3 dell'art. 9 del d.lgs 111/2004 – nelle regioni a statuto ordinario sono già state trasferite alle province ai sensi del d.lgs.112/98.

Non si ritiene utile ed opportuna - un'operazione di devolution che sembra rispondere più alla preoccupazione, da parte di questo Governo regionale, di ottemperare ai “ dettami” del comparto unico ed agli eventuali rilievi della Corte dei conti regionale, piuttosto che all'esigenza di venire incontro al cittadino offrendo la migliore organizzazione del servizio. In proposito si osserva che le motivazioni addotte dalla Regione a sostegno di questa tesi, e che riguardano la riduzione di organico regionale ed il blocco delle assunzioni, non possono riguardare in questo caso, la possibilità di assumere il personale della Motorizzazione in quanto fanno riferimento a consistenze di organico precedenti. Si ricorda al tempo stesso che i costi per il passaggio di detto personale vengono sostenuti dallo Stato (finanziaria 2007) e che la volontà dell' Esecutivo, di non voler assumere nuovi dipendenti, è contraddetta dalle 130 unità che la regione si accinge invece ad assumere prossimamente anche in ruoli amministrativi.

Sono invece del tutto condivisibili le considerazioni che, davanti a questa stessa commissione, nell'audizione dei Direttori degli uffici della Motorizzazione Civile della regione del 10 gennaio u.s., sono già state fatte , relative alle conseguenze che un eventuale affidamento delle competenze alle province avrebbe prodotto, e che si possono così riassumere:

- il frazionamento delle competenze fra enti diversi e autonomi, porterà inevitabilmente pregiudizio all'erogazione del servizio all'utenza e ad un'operatività tecnica di per se complessa e molto particolare per il grado di coordinamento che essa richiede.

-tale coordinamento, attualmente esistente ed efficace, difficilmente potrebbe essere riprodotto con la formula della convenzione tra Province, prevista all' 54 del DDLR.

-la frammentazione delle competenze sembra andare in senso contrario a quello che è l'indirizzo nazionale, che ha conservato, anche con la recente ristrutturazione del Ministero,

ambiti di attività periferica sempre più ampi, mediante il territorio del SIIT, che è struttura sovra regionale, nell'ottica di utilizzare sinergie lavorative ed assicurare omogeneità di prestazioni all'utenza.

Non si capisce inoltre come lo stesso DDLR , nel mentre prevede per il tpl un gestore unico, mette invece seriamente a rischio l'unicità di gestione, che per il servizio della Motorizzazione, può essere garantita solo da una struttura unitaria come quella regionale.

Valuta in termini negativi la mancata consultazione degli operatori di settore (autoscuole, agenzie pratiche automobilistiche, rappresentanti degli autotrasportatori, allestitori, autofficine, industriali,etc.) in quanto direttamente interessati dalle ricadute che il DDLR sicuramente avrà sulla resa del servizio.

Per quanto concerne il t.p.l. questo Sindacato è sempre stato favorevole sia a livello nazionale che a livello locale, ad un' integrazione tra i vettori ed al trasferimento del traffico sia passeggeri che merci, dalla gomma al ferro, anche con l'obiettivo di contribuire a risolvere i gravissimi problemi della salute pubblica, legati all'inquinamento atmosferico, ciononostante:

La CUB Trasporti SI E' SEMPRE SCHIERATA PER LA DIFESA DEL CARATTERE SOCIALE DEI SERVIZI PUBBLICI ED HA SEMPRE CONTRASTATO IL PROCESSO DI PRIVATIZZAZIONE DEL T.P.L. voluto dai Governi di Centro sinistra e di Centro destra e dalle rispettive Amministrazioni locali (Regione Comune), poiché tutto ciò ha prodotto anche in Italia: una riduzione complessiva della sicurezza, un aumento delle tariffe per l'utenza, un aumento del carico di lavoro per i dipendenti, una diminuzione generalizzata del numero degli occupati e una conseguente riduzione della qualità e della quantità del servizio previsto dai contratti di servizio.

In Italia, HA SEMPRE CONTESTATO ALL'IMPRENDITORIA PRIVATA (E PUBBLICA), LA VOLONTÀ DI VOLER COMUNQUE TRARRE PROFITTO dalla gestione di un servizio di rilevante importanza sociale, quale è quello del t.p.l., utilizzando degli strumenti che per i lavoratori hanno comportato inevitabilmente l'aumento dell'orario di lavoro, la cancellazione della contrattazione aziendale, delle nuove assunzioni con paghe più basse. Ciò è avvenuto poiché il costo del lavoro pesa in modo rilevante sui bilanci delle aziende nella misura del 70

% e ciò obbliga gli amministratori che intendono fare utili, a tagliare gli organici e ad aumentare i carichi di lavoro del personale.

Un'evidente dimostrazione – a tal proposito - si è avuta negli ultimi anni anche nella nostra Regione ove si sono registrate delle situazioni clamorose che evidenziano una dissennata evoluzione dei piani industriali delle società di trasporto, che per poter contenere le spese e aumentare gli utili di bilancio, hanno ridotto la sicurezza del servizio e le tutele sanitarie dei dipendenti, determinando un progressivo decadimento della qualità e quantità del servizio, con rilevanti perdite di corse giornaliere, autobus fermi per avarie, forti riduzioni d'organico compensate da un numero spropositato di ore straordinarie, aumento dello stress del personale e di tutte le patologie connesse, numerosi e gravi infortuni a carico degli autisti e degli operai nelle officine ed anche a carico dell'utenza

CIONONOSTANTE:

anche nel F.V.G. - così come in diverse altre Regioni italiane – sono state avviate le procedure per una nuova fase di privatizzazione, che segue quella già avviata nel 2001, che ha consentito alla Regione F.V.G. dei notevolissimi risparmi di bilancio - che a seguito dell'accorpamento delle 10 aziende di TPL locali preesistenti - ha potuto risparmiare a partire dal 2001, circa 4 milioni di euro all'anno, rispetto alle gestioni precedenti. E' proprio questo il corrispettivo economico dei grandi sacrifici sopportati da un lato dai lavoratori e dall'altro dall'utenza, che - nei primi sei anni di privatizzazione - hanno consentito alle 4 aziende assegnatarie del servizio nelle rispettive Province, di poter eccedere nel confronto nazionale, raggiungendo il primo posto in Italia in quanto a parametri di efficienza e di redditività, ottenendo un margine industriale del 26 % contro una media nazionale del 6,8 % (più 380 %), e un costo operativo per chilometro pari a 2,20 €/km contro una media nazionale di 3,15 €/km (meno 30 %) . Si deve notare inoltre che tutto ciò è avvenuto nonostante la Regione F.V.G. abbia continuato ad erogare un livello molto basso di contributi economici alle aziende, pari al 1,85 €/km contro una media nazionale del 2,22 €/km (meno 16 %).

Le linee guida - definite dall'Assessore ai trasporti L. SONEGO per avviare le nuove procedure di gara del gestore unico - prevedono un ulteriore risparmio che la Regione ha stimato in 17,5 milioni di euro, derivanti in parte dagli aumenti tariffari e in parte dalla riduzione dei costi delle aziende, tra i quali prevale abbondantemente quello rappresentato dal costo del lavoro.

Pur considerando positivamente, una possibile fase di integrazione tra ferro e gomma del traffico passeggeri e merci ed un possibile incremento del traffico marittimo, con un auspicabile trasferimento di notevoli quote di traffico dalla gomma al ferro; non appare comunque assolutamente verosimile il raggiungimento dell'obiettivo economico indicato dallo studio Axteria - Regione, in quanto l'unico dispositivo utile alla riduzione dei costi di gestione del servizio di trasporto regionale e alla realizzazione degli utili di bilancio indicati, consiste nell'ulteriore riduzione degli stipendi degli addetti, nei nuovi aumenti delle prestazioni lavorative, nel costante esercizio di riduzione degli organici delle aziende. Il costo del personale rappresenta infatti, esattamente i due terzi del costo operativo delle aziende di trasporto, che già prima del 2000 avevano tagliato gli organici del 20 %, proprio per essere in condizioni di vantaggio rispetto agli altri competitori nazionali e internazionali che si sarebbero presentati alla gara europea del 2001.

In tale ottica dunque, questo nuovo progetto di privatizzazione col gestore unico, non può quindi – così come è stato presentato - considerarsi utile né agli interessi dei lavoratori dei trasporti, ma nemmeno agli interessi dell'utenza - che a fronte dell'ulteriore sfruttamento di questi lavoratori - non potrà che ricevere un servizio di bassa qualità ed una sempre minore sicurezza manutentiva dei mezzi pubblici. Con tutta probabilità tutto ciò contribuirà a determinare sempre di più l'allontanamento dell'utenza dal mezzo pubblico.

Nonostante la contrarietà già espressa dalle organizzazioni sindacali; le perplessità sollevate dalle attuali Società di gestione; e la contrarietà di alcuni esponenti politici di entrambe le coalizioni, l' Assessore Sonego prevede comunque – con grande determinazione - di portare in aula il disegno di legge regionale entro il mese di luglio (2007).

Un altro aspetto degno di interesse – all'interno del progetto di gestore unico - riguarda l'aumento delle tariffe. Il progetto prevede infatti un'ulteriore aumento, in quanto queste risultano inferiori del 36 % rispetto alla media nazionale. Il settore del trasporto pubblico è sempre stato infatti uno dei più “ caldi “ sul fronte dei prezzi, in molte città italiane è lievitato negli ultimi 5 anni, di circa il 30%. Nel Friuli Venezia Giulia dopo la prima fase di privatizzazione partita nel 2001, gli aumenti sono stati comunque considerevoli ed infatti, solo negli ultimi tre anni hanno registrato un dato complessivo di aumento del 14 %. Molto al di sopra quindi dell' inflazione reale che nel medesimo periodo si è attestata su un valore complessivo del 5,7 % (indice FOI). Tutto ciò ha consentito comunque alle 4 aziende di trasporto di introitare ulteriori corrispettivi economici, a favore dei propri bilanci e dei propri azionisti che al termine della gestione annuale, hanno potuto così beneficiare di ulteriori

cospicui utili (es. 800.000 € per Trieste Trasporti nella gestione 2005 - 900.000 nel 2006).

Anche i diversamente abili continuano ad essere penalizzati dall'attuale sistema di trasporto regionale ed il progetto di gestore unico, non affronta adeguatamente l'argomento, nonostante lo specifico Piano regionale per la mobilità e i cospicui finanziamenti già messi precedentemente a disposizione dall'Ente regionale, per favorire la mobilità e l'abbattimento delle barriere architettoniche. Ad oggi si riscontra purtroppo che molte città non si sono ancora attrezzate adeguatamente, ne tantomeno le aziende di trasporto si sono adoperate realmente per favorire tale categoria. Non esistono infatti avvisatori acustici, le pedane estraibili per le carrozelle non funzionano, le linee sono solo parzialmente accessibili, le fermate sono impraticabili a causa della sosta selvaggia, gli ausiliari al traffico delle aziende non vengono utilizzati, mancano gli orari sulle paline delle fermate che molto spesso non sono attrezzate, non esistono servizi dedicati, a chiamata diretta. Anche nelle città del F.V.G. quindi, viene violato il diritto di universalità, che deve garantire a tutti i cittadini-utenti, l'accesso e la fruibilità dei servizi essenziali.

Nella proposta presentata dall'Assessore Sonogo con lo studio Axteria, a fronte dei 17, 5 milioni di risparmi auspicati per migliorare il servizio, una quota pari a 8,4 milioni di risparmi dovrebbero derivare direttamente dai risparmi sul costo operativo del personale.

lo studio Axteria non chiarisce e:

- non tiene conto della specificità del territori e dei diversi servizi (urb. – extraurb. – internazionale, Ecc..)
- non tiene conto della difficile integrazione contrattuale tra le aziende ferro, gomma e mare, con ben 4 diversi contratti di riferimento nazionali: ferrovia, anav, asstra, marittimi ed anche all'interno della contrattazione di secondo livello, delle stesse aziende che operano nel settore della gomma,
- non tiene conto dei rischi connessi ai possibili trasferimenti dei lavoratori in Province o Regioni diverse dalla propria,
- non tiene conto dei rischi di colonizzazione delle grosse aziende multinazionali ed in particolare dell' azienda inglese ARRIVA, già presente con quote societarie molto rilevanti, nelle aziende di TS, UD.

LA CUB Trasporti CREDE CHE SI RENDANO OGGI PIU' CHE MAI NECESSARI INTERVENTI CHE CONSENTANO lo sviluppo di un trasporto pubblico realmente adeguato alle necessità dei cittadini che chiedono: PUNTUALITA' COMFORT, SICUREZZA e AFFIDABILITA.

Altrettanta attenzione dovrà inoltre essere concessa all'individuazione di interventi che consentano di far fronte alle richieste e alle necessità dei lavoratori che ogni giorno sono chiamati a fornire un servizio pubblico indispensabile alla collettività regionale e che in presenza di procedure d'appalto, chiedono precise garanzie occupazionali e retributive, attraverso l'inserimento di specifiche clausole sociali di garanzia, che come in altre Regioni italiane dovrebbero tener conto :

? di mantenere i diritti acquisiti dai lavoratori secondo i principi di continuità previsti dall' art. 2112 del Codice Civile e del Dec. Leg. 02.02.01;

? che l'aggiudicatario o, in caso di società consortile o cooperativa, ogni singolo socio, abbia l'obbligo di garantire a tutti i dipendenti dei Gestori impiegati nelle attività oggetto di gara il mantenimento del rapporto di lavoro, dei CCNL degli autoferrotranvieri e internavigatori (TPL mobilità) vigenti nonché dei contratti collettivi aziendali stipulati dai sindacati più rappresentativi nell'ambito delle rispettive gestioni quantitativamente stabilite nei contratti collegati agli affidamenti e/o subaffidamenti in essere alla data del subentro, in ogni caso fino alla conclusione di altro accordo aziendale che sostituisca l'accordo esistente;

? che l'aggiudicatario o, in caso di società consortile o cooperativa, ogni singolo socio, non possa spostare il livello occupazionale dei contratti vigenti presso i Gestori Affidatari a quelli degli altri gestori;

? che in caso di subentro di nuova impresa, anche parziale, tutto il personale dipendente in forza al o ai Gestori cessanti, così come appositamente individuato, continui il rapporto di lavoro con l'impresa o con le imprese subentranti. Il trasferimento del suddetto personale alla o alle imprese subentranti è regolato, secondo i principi di continuità dell'art. 2112 del codice civile, dai CCNL degli autoferrotranvieri e internavigatori vigenti;

? che l'aggiudicatario o, in caso di società consortile o cooperativa, ogni singolo socio abbia l'obbligo di applicare i CCNL degli autoferrotranvieri e internavigatori (TPL mobilità) vigenti nonché i contratti collettivi aziendali stipulati dai sindacati più rappresentativi e vigenti alla data del subentro presso il Gestore o Gestori cessanti a tutti i dipendenti impiegati nell'ambito del quantitativo dei veicoli-km gestiti dai Gestori cessanti nell'ambito delle rispettive gestioni quantitativamente stabilite nei contratti collegati agli affidamenti e/o subaffidamenti in essere ed individuabili nel Capitolato di gara, anche nei confronti del

personale di nuova assunzione e in ogni caso fino alla conclusione di altro accordo aziendale che sostituisca l'accordo esistente;

? che l'impresa subentrante non potrà spostare il livello occupazionale dei contratti vigenti presso ciascun Gestore ad un altro Gestore e/o trasferire i lavoratori dal quantitativo dei veicoli-km di un Gestore ad un altro Gestore, anche in caso di nuove assunzioni;

? che l'impresa subentrante sia tenuta a garantire il mantenimento dell'anzianità di servizio maturata da ogni singolo lavoratore alla data del subentro ed è altresì assicurato il rispetto della normativa aziendale vigente presso i singoli Gestori relativa alla residenza di servizio per i lavoratori dipendenti alla data del subentro stesso, salvo gli eventuali successivi rilevanti mutamenti di esercizio autorizzati dall'ente competente che comunque devono essere oggetto di confronto nelle sedi opportune;

? che ad ogni singolo lavoratore sia riconosciuto ed assicurato il TFR (trattamento di fine rapporto) maturato alla data del subentro, attraverso l'obbligo da parte delle imprese cessanti di riconoscere i suddetti importi all'impresa subentrante che assumerà tale obbligo nei confronti del lavoratore al momento del subentro;

? che l'impresa aggiudicataria avvierà il personale inidoneo in via permanente a percorsi di riqualificazione, sulla base delle esigenze organizzative e delle residue capacità lavorative nonché della volontà del lavoratore, avvalendosi anche dell'impegno attivo di Comune e Provincia per la ricerca di posti eventualmente disponibili anche nel sistema delle aziende partecipate da Comune e Provincia. Inoltre, previa valutazione delle competenze acquisite, l'interessato verrà collocato nel nuovo ruolo acquisendo la figura professionale ed il parametro di riferimento del ruolo stesso nel rispetto dei criteri sanciti dal CCNL del 27/11/2000. Per tutto il periodo di inidoneità temporanea verrà mantenuto al lavoratore il parametro, il profilo professionale e il trattamento economico ai sensi del CCNL del 27/11/2000 e dagli accordi aziendali vigenti;

? che i lavoratori assunti con contratto a tempo determinato parziale/inserimento/apprendistato o con qualsiasi contratto attivabile ai sensi di quanto previsto dai CCNL Autoferrotranvieri ed internavigatori vigenti, in forza all'attuale Gestore, passeranno anch'essi alle dipendenze del soggetto aggiudicatario conservando la stessa tipologia contrattuale e il trattamento economico e normativo previsto dalla normativa legale e contrattuale anche di 2° livello vigente al momento del subentro;

? che il personale non direttamente impiegato nel servizio di TPL le cui attività non saranno oggetto di gara conserverà il trattamento economico e normativo in essere, con integrale applicazione del CCNL e dei contratti integrativi aziendali vigenti, fino al loro rinnovo, in ogni caso fino alla conclusione di altro accordo aziendale che sostituisca l'accordo esistente. Ai nuovi assunti, salvo diversi successivi accordi contrattuali, si applicheranno i trattamenti attualmente previsti nell'azienda madre.

DI TUTTO CIÒ SI DOVREBBE TENER DEBITO CONTO PREVEDENDO ANCHE:

? la stesura di nuovi contratti di servizio, possano delineare un adeguato sistema sanzionatorio, che possa prevedere – nei casi più gravi - la risoluzione del contratto anche in caso di mancato rispetto delle clausole sociali di garanzia, da parte del soggetto aggiudicatario o un caso di Società consortile o Cooperativa, di ogni singolo socio;

? contratti di servizio che prevedano organismi di reale controllo sulla sicurezza, sul rispetto delle normative sanitarie e di corretta applicazione di quelle contrattuali e legislative, in modo da assicurare la sicurezza: del servizio, dei mezzi, degli utenti e del personale, assicurando un adeguato controllo sanitario, con valutazione dei fattori di rischio ed individuazione di interventi preventivi in grado di evitare i danni alla salute dovuti allo stress, agenti chimici, inquinanti atmosferici, vibrazioni, che continuano ad incidere pesantemente sulla sicurezza e sulla presenza in servizio degli addetti e determinano un notevole tasso assenza dal lavoro dovuto a malattie e inabilità al lavoro;

- degli interventi strutturali per garantire la priorità al transito dei mezzi pubblici, anche separando i flussi viari, Incentivando le soluzioni tecnologiche per i trasporti pubblici a basso impatto ambientale;(corsie preferenziali, semafori a chiamata, ausiliari al traffico)

- la definizione di una nuova rete regionale che preveda anche l'utilizzo di metropolitane leggere provinciali o intercomunali;

- opportuni accorgimenti legislativi in grado di evitare la stesura di accordi occulti che possano alterare l'affidamento delle gare, prevedendo la spartizione anticipata del mercato (inchiesta sul tpl dell'Autorità garante della concorrenza - provvedimento atteso per il 31 ottobre)

A tal fine la CUB Trasporti conferma la propria disponibilità a condividere un percorso di riforma del t.p.l. regionale che individui dei precisi correttivi alle molteplici criticità emerse nel corso dei primi 7 anni di privatizzazione regionale del servizio.

Trieste, 5 luglio 2007 C.U.B. Trasporti F.V.G.