

FILT-CGIL FIT-CISL UILTRASPORTI UGL TRASPORTI FAISA-CISAL
Segreterie Nazionali

Roma, 24 luglio 2013

Presidente 9^a Commissione Camera dei Deputati
"Trasporti, poste e telecomunicazioni"
On. Michele Meta

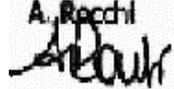
Egregio Presidente,

inviamo in allegato la memoria scritta relativa all'audizione svolta l'11 luglio 2013 dalla Commissione da Lei presieduta.

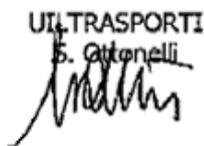
Restiamo a disposizione per qualsiasi chiarimento o ulteriori contributi fossero valutati necessari.

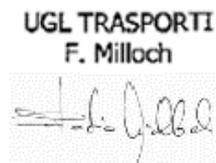
Cogliamo l'occasione per inviarle i più cordiali saluti

Le Segreterie Nazionali

FILT-CGIL
A. Rocchi


FIT/CISL
(P. Panfili)


UILTRASPORTI
S. Gattone


UGL TRASPORTI
F. Milloch


FAISA-CISAL
A. Gatto


Memoria scritta

**Audizione Organizzazioni Sindacali dell'11 luglio 2013
c/o 9^a Commissione "Trasporti, Poste, Telecomunicazioni"
Camera dei Deputati**

Le Organizzazioni Sindacali dei trasporti sollecitano l'apertura di un vero confronto di merito con il Governo in virtù delle molteplici situazioni emergenziali che il settore presenta e che stanno comportando pesanti conseguenze sui lavoratori, già pesantemente colpiti dalla crisi.

Da sempre il Sindacato ha rivendicato una politica integrata dei trasporti che ancora manca e che, spesso, è all'origine delle molteplici emergenze di cui sopra.

Tuttora la politica dei trasporti è la grande assente nel paese. Le manovre dei Governi precedenti, sordi alle richieste del Sindacato dei Trasporti, non hanno introdotto alcun elemento di programmazione pubblica e di politica dei trasporti per cambiare strutturalmente la situazione di disequilibrio tra le varie modalità di trasporto per il rilancio di quelle collettive nella mobilità locale delle persone.

Finora abbiamo registrato solo interventi parziali, non certamente esaustivi, mentre continua a mancare una logica di sistema per i trasporti e per le infrastrutture, sempre più necessaria per recuperare la consistente quota di produttività del sistema paese che si perde a seguito dell'inefficienza dei trasporti.

La crisi economica e la pesante recessione in atto richiedono interventi concreti a favore della crescita ed i trasporti possono essere una leva molto importante, in funzione anticiclica, se si mette in atto una politica di investimenti indirizzati al miglioramento delle infrastrutture utilizzando al meglio le poche risorse disponibili.

Un intervento di regolazione e di programmazione sull'intero sistema dei trasporti può contribuire in modo significativo alla ripresa. Non si intravedono ancora interventi in tal senso da parte del Governo, con il rischio di peggioramento di una situazione già molto compromessa dai tagli alle risorse operati da quelli passati.

Occorrono indirizzi in grado di incentivare lo sviluppo di un trasporto sostenibile nelle grandi aree metropolitane e nelle città, con forte disincentivazione all'uso dell'auto privata ed investimenti per la viabilità riservata al trasporto pubblico locale, per il potenziamento delle modalità di trasporto a minore impatto ambientale (filovie, tramvie, metropolitane, ecc.) e per lo sviluppo di un'adeguata rete di parcheggi di scambio.

Nulla di tutto ciò appare all'orizzonte, ma molte sono le azioni indispensabili per rispondere alle esigenze del paese e alla domanda crescente di trasporto collettivo nella crisi, anche per correggere sia nel trasporto delle merci che nella mobilità delle persone, il divario tra Mezzogiorno e resto del paese, allargatosi ulteriormente nel corso dell'ultimo lustro di crisi economica.

La situazione nella quale versa il Trasporto Pubblico Locale ha raggiunto un punto di assoluta gravità e di insostenibilità diffusa in tutto il territorio nazionale.

Alla gravità della crisi hanno contribuito la mancanza di stabilità del sistema legislativo di regolazione, la mancanza di risorse e la permanenza di un sistema di imprese senza alcuna connotazione di carattere industriale.

Il quadro legislativo è cambiato in continuazione dal 1997 in poi, mettendo così il settore in una confusione normativa perenne. Tale stato di confusione è stato un micidiale terreno sul quale hanno dispiegato i loro effetti pesantissimi i tagli lineari alle risorse dei precedenti governi.

L'ultima normativa, varata dal Governo Monti, è piena di contraddizioni e tenta di introdurre meccanismi di pseudo premialità agendo, peraltro, in modo controproducente sulla socialità del servizio. Una normativa che, comunque, non agisce sul passaggio graduale e perequato dai costi storici a quelli standard punendo così le migliori pratiche nel paese e mantenendo sprechi e diseconomie laddove vi sono, in uno scenario complessivo dove il settore diventa sempre più piccolo. Una normativa, infine, che non prevede un sistema di clausole sociali e contrattuali, con l'inevitabile effetto di contrarre ulteriormente le tutele per il lavoro. Si tratta dell'ennesimo tentativo destinato al fallimento dopo tutti i precedenti tentativi di riforma andati a vuoto.

I condizionamenti maggiori e gli ostacoli al processo di riforma, finora rivelatisi insormontabili, sono venuti principalmente dalle aziende e dalla proprietà delle stesse, spesso Enti Locali, che hanno tenacemente lavorato affinché il sistema, dentro un finto cambiamento, potesse conservarsi sostanzialmente immutato nel tempo.

Troppe difese corporative dalle associazioni delle aziende e troppi interessi della cattiva politica locale sulle aziende del Trasporto Pubblico Locale, già municipalizzate, hanno agito facendo crescere a dismisura le situazioni di crisi.

Non si è mai avviata una riorganizzazione industriale del settore, in grado di far nascere le grandi aziende aggregate e integrate gomma-ferro, e questo anche per l'azione di contrasto delle oltre 1100 aziende presenti nel settore.

Un assetto in cui solo 250 aziende circa (e in gran parte pubbliche) sono di una certa consistenza (oltre i 50 dipendenti). Le rimanenti sono piccole o piccolissime aziende, molte delle quali non superano i 5 dipendenti, in genere impegnate in concessioni dirette o subappalti da parte di altre aziende.

Un assetto nel quale, inoltre, si registrano forti e diffuse resistenze al superamento della logica del bacino provinciale, mentre risultano finora marginali esperienze e prospettive di bacini unificati per un'offerta integrata ferro-gomma operata da un unico gestore.

Per dare una strutturazione di tipo industriale ad un settore, che per il suo valore economico e sociale non può fare a meno dei trasferimenti pubblici, occorre fare chiarezza sulle competenze, sulle risorse destinate e sugli indispensabili processi di riorganizzazione. Il Trasporto Pubblico Locale è competenza esclusiva delle Regioni ma viene finanziato dallo Stato centrale. Il quadro legislativo che regola i rapporti stato-regioni, e poi comuni ed aziende, sul trasferimento delle risorse e sulle regole per l'affidamento del servizio sono stati oggetto di conflitti tra i diversi soggetti e una vera riforma del settore non si è mai potuta realizzare.

Occorre fare chiarezza nel rapporto tra Stato e Regioni in materia di Trasporto Pubblico Locale soprattutto in materia di finanziamento al settore.

Dal 2008 ad oggi molte volte alcune Regioni, anche a seguito dei drastici tagli dei trasferimenti complessivi da Stato, non hanno conferito al Trasporto Pubblico Locale tutti

i fondi ad esso destinati dalle accise sul gasolio da autotrazione. Questo venir meno di risorse, che si è aggiunto ai tagli lineari ed alla mancata riorganizzazione strutturale di un ambito che vede ancora oggi più di 1100 aziende, hanno prodotto una situazione di emergenza che non può restare senza interventi adeguati, anche alla luce delle situazioni di insolvenza già presentatesi in alcune aziende pubbliche nel corso del 2012 e destinate ad aumentare di numero nei prossimi mesi.

La revisione del concetto di spesa storica e una legislazione che favorisca effettivamente le aggregazioni tra le aziende sono basilari per iniziare un processo di trasformazione da un settore assistito ad uno industriale.

Negli ultimi tre anni, anche a causa della crisi, il Trasporto Pubblico Locale ha registrato notevoli aumenti di richiesta di domanda mentre la capacità di offerta si è ridotta per effetto dei tagli alle risorse.

Il trasporto locale vive il suo momento peggiore mentre sarebbe necessaria una rapida inversione di rotta in gradi di rispondere alla richiesta dei cittadini.

Nelle città la qualità del Trasporto Pubblico Locale è mediocre quando non assolutamente inadeguata. Il materiale rotabile resta nelle officine in attesa di pezzi di ricambio e i creditori spesso bloccano le forniture di carburante.

Un gran numero di aziende sono ormai tecnicamente fallite e il destino sembra essere segnato per l'intero settore.

Per ultimo, ma non per importanza, il CCNL dei lavoratori è in attesa di rinnovo dal 2008 con forti tensioni e azioni di conflitto sindacale generalizzate e sempre più frequenti.

Il Sindacato avanza la proposta di aprire un confronto interistituzionale con tutti i soggetti coinvolti per affrontare i problemi strutturali con l'obiettivo di risolverli evitando il tracollo dell'intero sistema.

Il riconoscimento del valore economico e sociale del Trasporto Pubblico Locale richiede la messa in opera di interventi urgenti sulle seguenti questioni:

- regolazione legislativa sulle modalità di affidamento e sul trasferimento di risorse in grado di promuovere i processi di industrializzazione del comparto con le integrazioni gomma-ferro e le aggregazioni delle aziende;
- regole per il lavoro che prevedano clausole sociali e contrattuali e un sistema adeguato di ammortizzatori sociali;
- stabilizzazione del trasferimento delle risorse e superamento graduale degli attuali meccanismi basati sulla spesa storica;
- conclusione del negoziato per il CCNL fermo da 5 anni.

Roma, 24 luglio 2013