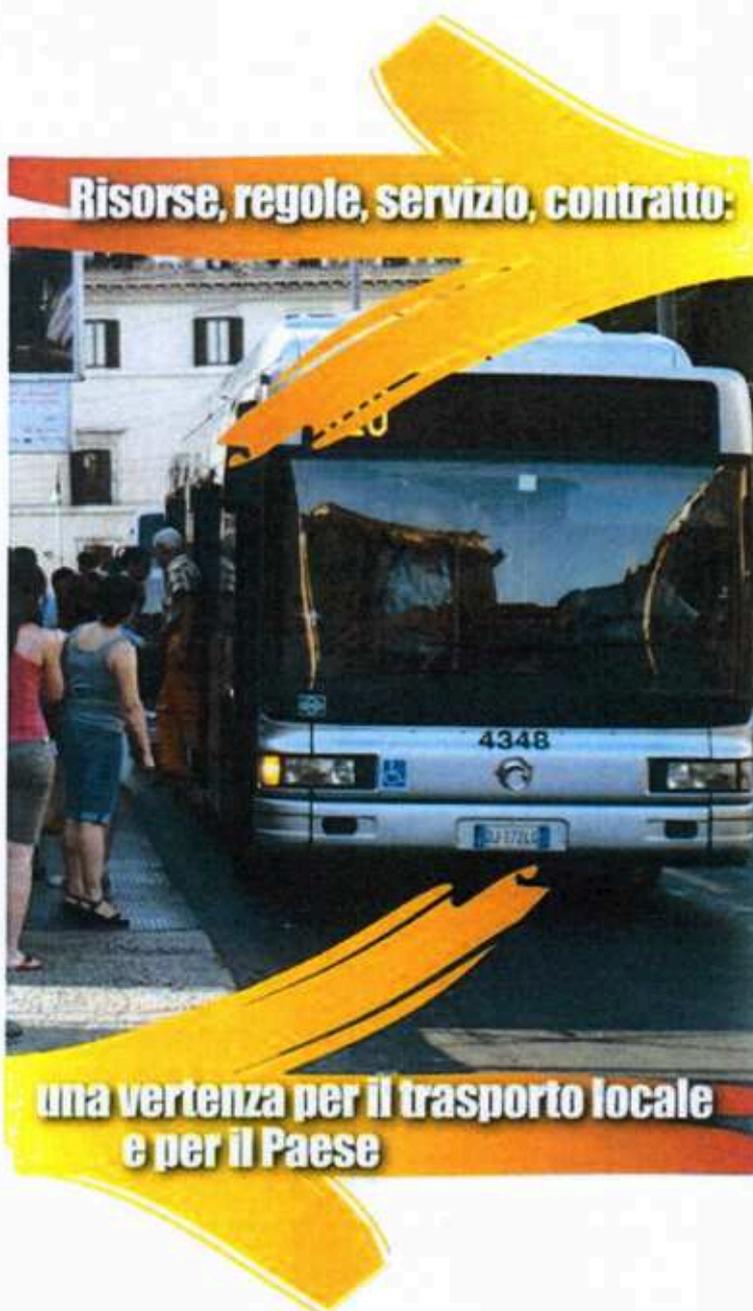




ATTIVO NAZIONALE QUADRI E DELEGATI AUTOFERROTRANVIERI - INTERNAVIGATORI



**RELAZIONE INTRODUTTIVA
(bozza non corretta)**

**Chianciano Terme
18-19 ottobre 2012**

Esattamente tra 28 giorni, il prossimo 16 novembre, è programmato il nono sciopero nazionale degli autoferrotranvieri, il sesto di 24 ore, nell'ambito della vertenza per il nuovo CCNL della Mobilità iniziata ormai oltre quattro anni e mezzo fa, nel febbraio 2008.

Da allora, però, quello del prossimo 16 novembre è il primo proclamato con garanzia dei soli servizi minimi assolutamente indispensabili, cioè senza il rispetto di quelli ordinariamente ricompresi nelle fasce orarie, con manifestazione nazionale a Roma della categoria nello stesso giorno del 16 novembre.

Sciopero e manifestazione che, mentre svolgiamo questo Attivo, restano al momento collocati al 16 novembre e confermano le modalità di svolgimento già dichiarate.

Infatti, l'audizione delle parti presso la Commissione di Garanzia, svolta il 15 ottobre, e la stessa delibera della Commissione inviata alle parti il 16 ottobre, non hanno prodotto, allo stato, novità valutate dalle Segreterie Nazionali tali da sospendere o differire lo sciopero del 16 novembre.

D'altra parte, l'invito della Commissione rivolto al Sindacato di differire l'azione di sciopero, contenuto nella delibera: fa riferimento all'art. 13, comma 1, lettera c) della legge; non ha, per ora, quindi, alcun sostanziale carattere precettivo, in quanto viene collegato all'opportunità di consentire tra le parti la ripresa del negoziato contrattuale, il cui esito positivo viene peraltro dichiarato dalla stessa Commissione come il prioritario strumento di composizione del conflitto; non solleva alcuna obiezione di forma e di sostanza, almeno in questo intervento, sulla legittimità delle modalità di svolgimento dello sciopero.

Successivamente, il 17 ottobre Asstra e Anav, a seguito dell'invito loro rivolto dalla Commissione, hanno inviato alle Organizzazioni Sindacali una convocazione per il pomeriggio del prossimo 22 ottobre.

Alla luce di quanto scaturirà da quell'incontro, ovvero, se insufficiente, dai suoi successivi sviluppi, le Segreterie Nazionali valuteranno l'eventuale possibile differimento dello sciopero.

Una modalità di sciopero, lo sappiamo, particolarmente pesante per l'utenza – pur essendo prevista, peraltro, dalla Provvisoria Regolamentazione a suo tempo disposta dalla

Commissione di Garanzia – che in passato è stata utilizzata pochissime volte e che, in questa vertenza, a questo punto, siamo stati costretti ad adottare in assenza di qualsiasi concreto riscontro all'urgente necessità di collocare la vertenza contrattuale in un contesto più ampio, non più soltanto sindacale, che riguarda le risorse destinate al trasporto locale, la regolazione dei processi di riassetto industriale del settore, la prospettiva di consolidamento e sviluppo, quantitativo e qualitativo, del servizio.

Questo il senso del titolo stesso che abbiamo voluto dare a questo Attivo.

Risorse, regole, servizio, contratto: un'unica vertenza, necessaria al trasporto locale ed utile al Paese, perché sviluppare il trasporto collettivo e i sistemi di mobilità locale significa anche orientare la crescita economica verso soluzioni socialmente vantaggiose, economicamente convenienti ed ambientalmente compatibili.

Ma sviluppare il trasporto collettivo e i sistemi di mobilità locale necessita anche del contributo determinante del lavoro. Un lavoro qualificato, riorganizzato, socialmente utile e tutelato, dotato, quindi, di un'ideale strumentazione contrattuale da realizzare, intanto, con il rinnovo del CCNL del Trasporto Pubblico Locale e, immediatamente dopo, con la progressiva realizzazione ed il consolidamento del nuovo CCNL della Mobilità.

Un contesto del genere, finora caratterizzato da pesanti tagli finanziari al settore (in questa misura, senza precedenti) e dal massimo del caos normativo sulla regolazione del settore, ha inevitabilmente condotto la vertenza contrattuale al di fuori delle sue naturali sedi del negoziato sindacale, ma non ha ancora trovato il luogo nel quale risorse, regole, servizio e contratto, i quattro temi oggetto di questa ormai unica vertenza, possono essere contestualmente esaminati e contestualmente condotti a soluzione.

Quel luogo diverso non può che essere il Governo, con il diretto coinvolgimento della Presidenza del Consiglio e dei Ministri interessati, e con il coinvolgimento di Regioni, Enti Locali e, ovviamente, parti sociali.

Il Sindacato chiede da tre anni l'apertura di questo confronto.

L'ha fatto più volte con il precedente Governo, quando, a partire dalla seconda metà del 2009, iniziarono gli interventi legislativi sulla regolazione del processo di liberalizzazione dell'insieme dei servizi pubblici locali (con l'allora cosiddetto "Decreto Ronchi") e poi, dal giugno 2010, quelli, già allora pesanti, sul taglio delle risorse finanziarie destinate al trasporto locale.

L'hanno fatto in poco meno di un anno in tre occasioni, congiuntamente, le Federazioni di categoria e le Confederazioni, con l'attuale Governo, verificato che, malgrado il cambio di quadro politico, con la Legge di Stabilità 2012 e, immediatamente poi, con il cosiddetto "Decreto CrescItalia" sulle liberalizzazioni, si determinava, rispettivamente, una sostanziale e, quindi, insostenibile continuità nella riduzione delle risorse finanziarie e addirittura, sul piano regolatorio, un inasprimento del quadro normativo, ad esempio, con l'introduzione della preminenza, per l'insieme dei servizi pubblici locali, delle procedure di competizione "di mercato" rispetto a quelle "per il mercato", queste ultime previste nel trasporto locale fin dal D.Lgs. 422/1997 ed incentrate sul cosiddetto "affidamento in esclusiva", nelle diverse forme successivamente disciplinate dallo stesso Regolamento 1370/2007 della Comunità Europea.

E' anche per il contesto estremamente complesso in cui la vertenza contrattuale si è ormai collocata che ci pare eccessiva l'enfasi con la quale la Commissione di Garanzia basa la sua ottimistica valutazione sui nuovi provvedimenti di finanza pubblica ipotizzati dal Governo, sui quali, non a caso, dedichiamo la prima parte di questa relazione introduttiva.

LE RISORSE: QUANTITÀ ANCORA INADEGUATE, FLUSSI TUTTORA INCERTI

Anzi, più in generale, non a caso richiamiamo le risorse come il primo dei problemi, e tale rimane, a nostro parere, anche con il ddl del Governo sulla Legge di Stabilità 2013.

Lo poniamo come il primo dei problemi perché quanto accaduto nel corso dell'ultimo triennio ha già prodotto danni diffusi, in diversi casi già di evidente entità e, in qualche situazione, come ad esempio la Campania, già con elementi di drammaticità sul versante dell'occupazione.

La riduzione del servizio, il suo evidente peggioramento qualitativo, l'aumento delle tariffe, già attestatosi o programmato ben oltre il 10% medio nazionale, colpiscono l'utenza proprio

nel momento in cui la crisi finanziaria, le difficoltà economiche delle famiglie e l'aumento del prezzo dei carburanti hanno prodotto l'incremento della domanda di trasporto collettivo a scapito dell'uso del mezzo privato.

Lo poniamo come il primo dei problemi perché i livelli di disponibilità finanziarie per il trasporto locale raggiunto da molte Regioni ed Amministrazioni locali sono ad un punto tale da rendere impossibile la prospettiva stessa dell'erogazione del servizio, a prescindere da chi sarà l'affidatario e, in diversi casi, dalle procedure stesse di affidamento.

È per noi il primo dei problemi perché la riduzione delle risorse rese disponibili per il trasporto locale in quest'ultimo triennio è stata decisa senza alcuna idea coerente di riforma del quadro di regolazione dell'assetto del settore e di ridisegno dei sistemi di mobilità locale: senza alcuna idea, in sostanza e scusandomi per l'uso di una terminologia che può apparire, al di fuori di questo consesso, desueta, di programmazione pubblica e, nel suo ambito, di politica dei trasporti.

Abbiamo cioè perfettamente coscienza del fatto che la prospettiva di medio periodo del trasporto locale deve inevitabilmente fare i conti con un quadro di compatibilità finanziaria della spesa pubblica difficile, molto difficile, ma ciò che continuiamo a non vedere - semplicemente perché non c'è e si continua a non volerla delineare e, per questo, intanto nemmeno a volerla discutere - è proprio la prospettiva.

È cioè errata, secondo noi, l'idea che tagliando pesantemente le risorse, come avvenuto nel corso dell'ultimo triennio, si inneschi, in maniera pressoché spontanea, un "circuito virtuoso" che, attraverso la scarsità delle risorse, riassetti ed efficienti il sistema.

Oppure, ancora peggio, l'idea che questo "processo spontaneo" necessiti soltanto di ammortizzatori sociali, sottintendendo così che, in fondo, il sistema del trasporto locale si riasserterà, bene o male, in una nuova condizione di equilibrio rispetto alla quale l'unico vero problema da risolvere sarebbe quello dei livelli occupazionali del settore, a prescindere dalla quantità e dalla qualità del servizio che quella nuova condizione di equilibrio sarà in grado di erogare.

Una visione “inerziale” del processo, priva di un governo e di un orientamento indirizzati all’utilità pubblica, la quale, invece, deve ritrovare una sua centralità.

Il trasporto locale è un sistema caratterizzato da notevoli inefficienze. Solo un sistema inefficiente come il trasporto locale italiano può farsi tuttora carico, ad esempio, di oltre 1.100 aziende operanti nel settore, di tante medesime tratte servite da più operatori, di sistemi tariffari ancora così spesso frammentati in uno stesso territorio, di un così basso livello di integrazione del servizio con la modalità ferroviaria.

Efficientare i sistemi di mobilità locale e ridurre il costo complessivo di produzione del servizio è un complesso e delicato tema di programmazione pubblica e di politica dei trasporti: questo sosteniamo, questo intendiamo affermare con questa vertenza.

D'altra parte, non ci risulta affatto che il ddl del Governo sulla legge di stabilità 2013 contenga la svolta necessaria sulle risorse.

Intanto, bisogna attentamente seguire le evoluzioni che il provvedimento vivrà nel corso di un iter parlamentare che non si annuncia affatto semplice e lineare.

Poi, nel merito, occorre tenere presente che l'istituzione a partire dal 2013 del cosiddetto “Fondo nazionale per il finanziamento del trasporto pubblico locale nelle Regioni a statuto ordinario” (che dovrebbe essere dotato di complessivi 1665 milioni nel prossimo anno, 1643 nel 2014 e 1707 nel 2015, di cui poco meno di 1/3 alimentati con la compartecipazione al gettito delle accise sui carburanti) ed il “vincolo di destinazione” introdotto dallo scorso mese di agosto con l'articolo 16 bis della Legge 135/2012 (cosiddetta “spending review”), vanno contestualizzati nell'ambito della complessiva nuova manovra di finanza pubblica di cui si sta discutendo e verificarne così, solo così, l'effettiva, concreta, compatibilità.

Tale manovra, infatti, prevede complessivamente per il biennio 2013-2014 un taglio superiore a 1 miliardo alla spesa sanitaria (la quale rappresenta, da sola, circa l'80% medio dei bilanci regionali) e un inasprimento dei tagli previsti a carico delle Amministrazioni locali nell'ambito del Patto di Stabilità, per cui agli ulteriori 700 milioni per il triennio 2012-2015 già previsti dalla “spending review” dello scorso agosto si aggiungono adesso, per lo stesso periodo, altri 1,5 miliardi, di cui 1 a carico delle sole Regioni.

In ogni caso, in estrema sintesi, ammesso che l'istituzione del nuovo Fondo confermi le disponibilità attualmente dichiarate e che dette disponibilità siano davvero tutte destinate al trasporto locale, le risorse finanziarie in conto esercizio per il triennio 2012-2015 si stabilizzerebbero sui valori complessivamente previsti per il trascorso triennio 2010-2012, cioè a poco meno del 20% di taglio medio rispetto alla corrispondente previsione in conto 2009.

Triennio trascorso durante il quale, a fronte di questo valore medio, si è registrato in Campania un taglio del 27%, in Veneto, Piemonte ed Umbria una riduzione prossima al 25% e solo in Emilia Romagna, Toscana e Lombardia un decremento a poco meno del 15%.

Viene da domandarsi: quale sarebbe la novità? Dove sarebbe, in questo provvedimento, la svolta di questa complessa vertenza? E, inoltre, fuori da ogni polemica e nella sola concreta oggettività dei fatti, quanto specificamente previsto per il trasporto locale è davvero compatibile con quanto complessivamente previsto a carico di Regioni, Comuni e Province?

È per questo che il tema delle risorse resta parte di questa vertenza.

E tale resta anche perché tuttora incerte restano le modalità dei flussi.

Nel corso del triennio 2010-2012 si sono ripetutamente susseguiti provvedimenti di taglio, accordi in Conferenza Stato-Regioni di parziale ripristino, successivi provvedimenti attuativi.

Il saldo tra 2009 e 2012, per quanto appena descritto, è prossimo al meno 20% medio nazionale di taglio delle risorse, ma, ad esempio, il completo trasferimento dallo Stato alle Regioni delle risorse in conto esercizio destinate al trasporto locale per l'ultimo quadrimestre 2011 è avvenuto soltanto nell'aprile di quest'anno, mentre di quanto destinato per l'anno 2012 non è ad oggi disponibile alle Regioni nemmeno 1€ . La legge 135/2012 ha fissato infatti al prossimo 31 ottobre il termine per l'emanazione, d'intesa con la Conferenza delle Regioni, del relativo DPCM per il riparto (quindi, se va bene, sarà cassa per fine anno...), mentre per il costituendo nuovo Fondo il ddl sulla Legge di Stabilità 2013 prevede il termine per il DPCM di riparto entro 30 giorni dall'approvazione della legge (quindi, se va bene, fine gennaio e cassa, forse, entro aprile...).

Cioè, in sostanza, al problema legato alla quantità delle risorse destinate al trasporto locale si somma quello della certezza dei relativi flussi: è un problema che ha costantemente caratterizzato, fin dal 2001, i trasferimenti al settore, ma che in quest'ultimo triennio, in presenza degli ingenti tagli operati, ha anche fortemente acuito i suoi effetti provocando diffuse difficoltà gestionali, l'aumento dell'indebitamento di diverse aziende e, nel corso di quest'anno, numerosi casi di ritardato pagamento degli stipendi.

Infine, quando si discute di risorse, non ci si può limitare a quelle disponibili in conto esercizio ed il discorso va esteso a quelle in conto investimenti: lo facciamo più in là, nella parte dedicata al servizio.

LE REGOLE: RIASSETTO INDUSTRIALE E TUTELE SOCIALI

La sentenza dello scorso luglio della Corte Costituzionale ha cancellato tre anni di infelice e confusa legislazione sulla regolazione dei processi di liberalizzazione e privatizzazione dei servizi pubblici locali.

Con argomentazioni nette e decise, la Corte ha cassato con un tratto di matita blu l'art. 4 della Legge 148/2011 (la seconda manovra correttiva del Governo Berlusconi precipitosamente varata nel Ferragosto dell'anno scorso), per palese incostituzionalità rispetto ai referendum del maggio 2011, con effetto retroattivo fino al "Decreto Ronchi" del novembre 2009 e con effetto successivo sulle relative norme poi recepite dal decreto "CrescitaItalia" del Governo Monti, in vigore da marzo di quest'anno.

Un tratto di matita blu che riporta il quadro regolatorio del trasporto locale alla legislazione previgente, quindi al D.Lgs 422/1997 in quanto compatibile con il Regolamento 1370/2007 della Comunità Europea, per aggirare alcune delle previsioni del quale il precedente Governo, da metà 2009, iniziò un confuso e, a questo punto possiamo ben ribadirlo, illegittimo valzer legislativo, oggi rovinosamente crollato.

In questi tre anni, però, quel valzer ha prodotto danni ingenti.

In primo luogo, ha bloccato qualsiasi ipotesi di riassetto industriale del trasporto locale: anche quelle poche Regioni che, in questi tre anni, avevano tentato di impostare una prospettiva di medio periodo, tamponando intanto con risorse proprie una parte de itagli,

hanno dovuto arrendersi davanti a norme disordinatamente affastellate tra il 2009 e il 2011 e, dalla seconda metà del 2011, postesi anche al di fuori dell'esito dei referendum.

In secondo luogo, durante quel blocco ha esposto il settore all'azione pesante dei tagli: cioè, il sistema era già inefficiente ed in equilibrio assai precario prima dei tagli, e, con i tagli e senza alcuno straccio di ipotesi di riassetto, ha iniziato quasi automaticamente a franare.

In terzo luogo, quel valzer ha prodotto un profondo danno nell'orientamento del dibattito sulle ricette per costruire la prospettiva.

Dibattito tutto incentrato sulle modalità di affidamento, mettendo così progressivamente in ombra, fino praticamente a scomparire, il tema delle risorse e, praticamente, senza che mai apparisse il tema delle clausole sociali.

Tra le vittime della recente sentenza della Corte Costituzionale figura l'idea della preminenza della "competizione di mercato" nei servizi pubblici locali rispetto alla "competizione per il mercato", ovvero l'affidamento in esclusiva.

Su questo tema, la Corte basa il suo pronunciamento sul fatto che le norme comunitarie, per il trasporto locale il Regolamento 1370, non impongono alcun particolare obbligo in materia, ispirandosi invece ad un principio di neutralità orientato esclusivamente alla coerenza della decisione da parte dell'affidante con l'interesse pubblico.

Curioso paradosso: il legislatore italiano ha insistito per tre anni su questo aspetto; il decreto sulle liberalizzazioni del Governo Monti, parlando di mercato, di competizione e di Europa, era addirittura arrivato a rendere l'affidamento in esclusiva una modalità "subordinata"; le migliori firme dei commentatori economici si erano schierate, con gli stessi argomenti, su questa posizione; alla fine, però, si è scoperto che l'Europa non impone affatto questa cosa e che imporla in Italia, dopo i referendum del 2011, è addirittura incostituzionale!

Adesso questo aspetto risulta superato: speriamo che lo sia, stavolta, definitivamente.

È però emblematico di un approccio che va comunque ancora contrastato: l'insistenza con la quale il decreto, l'Antitrust, tanti "autorevoli" commentatori di cose economiche e trasportistiche sostenevano soluzioni alternative all'affidamento in esclusiva non ha alcun

concreto collegamento con la realtà vera, mentre, invece, appare sintomo di un vero e proprio “furore ideologico”, tanto forte quanto pericoloso...

Forte e pericoloso perché investe anche altri aspetti legislativi sopravvissuti al pronunciamento della Corte, quindi tuttora vigenti.

Ad esempio, il Regolamento dell’Unione Europea prevede la possibilità della gara a “doppio oggetto”.

Su questo aspetto non esprimiamo specifiche obiezioni.

Anzi, come peraltro affermato più volte e, recentemente, come affermato anche nell’avviso comune del 21 dicembre scorso tra Confservizi e Cgil, Cisl, Uil, la gara a “doppio oggetto” può rappresentare uno degli strumenti, non necessariamente l’unico, per favorire l’indispensabile crescita industriale delle aziende pubbliche operanti nei servizi pubblici locali e, tra questi, nel trasporto locale, per superare la loro ormai insostenibile frammentazione.

Va però evidenziato come, nel difficile quadro finanziario in cui attualmente operano gli Enti Locali e nella morsa del patto di stabilità interno, questa opportunità rischi di trasformarsi in una mera svendita di partecipazioni pubbliche e, quindi, nell’ennesima occasione mancata per il pubblico e un facile affare per qualche altro privato.

Ancora ad esempio, la legislazione italiana è adesso allineata alle norme comunitarie in tema di “in house”, compresa, in sostanza, anche la regolazione transitoria.

Dietro all’affidamento diretto, in Italia, nel trasporto locale, si è per anni nascosto di tutto, più o meno nobile.

In diverse occasioni è stato il frutto del facile populismo degli amministratori locali; qualche volta l’unica scelta possibile nel caos normativo di questi anni; talora, per questo, sostenuta anche dalla rappresentanza sindacale nelle aziende e nel rapporto con le amministrazioni locali.

Il fatto che adesso quel paravento sia caduto dà trasparenza alle responsabilità di ognuno, ma, soprattutto, può e deve rappresentare un'occasione da non perdere per favorire l'unificazione di più imprese e, quindi, per concorrere ad una più forte strutturazione del sistema delle imprese pubbliche del settore.

La proroga prevista per le gare riguardanti bacini dove sia in atto l'aggregazione di più aziende attualmente affidatarie "in house", riproposta nei giorni scorsi dal Governo, offre questa opportunità, a patto però che la proroga venga davvero utilizzata per costruire un unico soggetto aziendale, eventualmente anche strutturato in holding, in grado di arrivare alla gara con credibili possibilità di competere.

Se ciò non fosse, e su questo le norme attuali mantengono ancora una inquietante incertezza, la proroga sarebbe semplicemente una copertura alla riproduzione di opportunismi e scelleratezze, cioè ai vizi peggiori dell'amministrazione locale populista ed irresponsabile.

Infine, quale ultimo esempio, La normativa vigente mantiene la descrizione del bacino sulla base di una serie di parametri abbastanza discrezionali, affidando la sua perimetrazione, comunque non al di sotto del territorio provinciale, alla decisione dell'Ente Locale affidante.

In questi mesi tale norma, uscita indenne dal giudizio della Corte, non sembra avere però prodotto alcuna novità negli orientamenti degli Enti Locali.

Nel ferroviario continua infatti a risultare ampiamente prevalente l'orientamento verso bacini regionali, mentre nel trasporto pubblico locale il riferimento minimo al territorio provinciale non induce alcuna sostanziale variazione rispetto ad un orientamento, già in atto da tempo, che prevede la riduzione del numero dei bacini in tutte le Regioni, ma ancora troppi pochi casi di bacini sovra provinciali e, ancor meno, di bacini unici regionali.

Anzi, i pronunciamenti dell'Antitrust della scorsa primavera, seppure in gran parte appoggiati su norme successivamente cancellate in luglio dalla Corte Costituzionale, sulle proposte di legge regionale di Campania e Liguria, le quali, peraltro con contenuti diversi, ipotizzano per il trasporto locale bacini regionali e possibile integrazione organica ferro-gomma, contrastano soluzioni orientate, anche nel trasporto pubblico locale, verso bacini regionali.

Si tratta di uno degli aspetti normativi a maggiore contenuto “ideologico”, come peraltro confermano le stesse motivazioni sostenute dall’Antitrust, e sul quale si esercitano le lobbies, su questo aspetto organicamente alleate, dei peggiori amministratori pubblici e dei peggiori dirigenti delle aziende pubbliche del TPL, tanto che, per questo, Asstra e Anav si attestano su questo tema in una posizione di rigidissima conservazione dell’esistente.

Nel trasporto locale italiano, infatti, operano oltre 1.100 aziende, di cui quasi 200 pubbliche e poco meno di 1.000 private.

Nel corso degli ultimi 15 anni, il numero delle aziende pubbliche è lievemente sceso, ma tra queste non emerge alcun operatore di caratura industriale e finanziaria paragonabile con i principali operatori internazionali.

D’altra parte, se questo fosse si sarebbe trattato di un vero e proprio “miracolo”, visto che al quadro finanziario carente e continuamente incerto, già descritto, si aggiunge per queste aziende l’infausto destino di essere affidate a gruppi dirigenti di vertice che, salvo qualche rara, sempre più rara, seppur lodevole, eccezione, vengono selezionati per affinità politica con le amministrazioni pubbliche locali anziché per competenza e capacità professionali.

Le aziende private sono invece addirittura aumentate e si configurano nelle più disparate forme giuridiche di impresa.

Agli operatori privati “storici” del settore, che non raggiungono il numero di 200 aziende e che, in complessi intrecci proprietari e di partecipazioni, annoverano vere e proprie “dinastie” imprenditoriali che hanno messo radici nel settore a partire dagli anni ‘20 del secolo scorso, fin dall’origine del sistema delle concessioni, e sono oggi giunte alla terza o alla quarta generazione, si affianca un pulviscolo di micro-aziende, di cui quasi 400, poco meno della metà delle private ed oltre un terzo del totale delle aziende del settore, addirittura di carattere artigiano, cooperativo o familiare.

Un sistema delle imprese del settore che oggi è ancora più parcellizzato di quello esistente alla metà degli anni ‘90, alla vigilia, cioè, del tentativo di riforma avviato con il D.Lgs 422/1997, in quanto alla marginale riduzione del numero delle aziende pubbliche è corrisposto il notevole aumento delle aziende private, a dimostrazione tra l’altro, come

conferma la stessa persistenza di molti “soliti” nomi della cosiddetta imprenditoria privata del settore, che dal dissesto industriale e finanziario del trasporto locale italiano qualcuno ha tratto nei decenni, sta traendo e, evidentemente, conta di trarre ancora in futuro, interessanti profitti.

Qualsiasi processo di riforma ed efficientamento del trasporto locale che davvero faccia riferimento all’interesse pubblico non può prescindere da un radicale riassetto industriale del sistema delle imprese operanti nel settore. L’assetto attuale, parcellizzato storicamente ed ulteriormente polverizzatosi nel corso dell’ultimo quindicennio, rappresenta la principale “zavorra”, il principale impedimento, contro la costruzione di qualsiasi prospettiva utile all’utenza e ai sistemi di mobilità locale e, conseguentemente, all’interesse e alla tutela del lavoro che in questi sistemi opera.

Ma l’assetto attuale e la sua sostanziale conservazione coalizza interessi giganteschi che, ovviamente, nulla hanno a che fare con l’interesse pubblico e l’utilità sociale, ma che aggregano e attraggono pezzi importanti delle amministrazioni locali e del relativo quadro politico, gruppi dirigenti di aziende pubbliche, imprenditori (per così dire...) privati, fornitori, appaltatori, ecc.: insomma, come spesso avviene intorno alla spesa pubblica nel nostro Paese, una rete assai diffusa, ben radicata nel territorio, che trova molteplici luoghi di aggregazione e, per questo, gode di un efficiente sistema di protezione.

Un impedimento, appunto una “zavorra”, che si sta opponendo per queste ragioni alla modifica di questo comodo “status-quo”, che per questo non dà e non darà alcun contributo al suo progressivo, ma rapido, superamento e che quindi, per questo, andrebbe rimosso di peso, con una regolazione del processo di riassetto industriale del settore che, anche attraverso la perimetrazione dei bacini di traffico da affidare, induca un concreto processo di aggregazione delle aziende e, quindi, intanto, una crescita dimensionale del sistema delle imprese del settore.

Tutto ciò ha ben poco a che vedere con quello che serve al cittadino-utente.

Il cittadino-utente ha bisogno di un’offerta integrata di trasporto collettivo, indipendentemente dalla modalità con la quale tale offerta viene erogata. Tende, di solito, a domandare servizio frequente e di qualità che penetri e serva le aree metropolitane e le aree

urbane medio-grandi, con un tempo di percorrenza che, possibilmente, non ecceda l'ora, fruendo del servizio senza dovere essere in possesso di più titoli di viaggio e ad un costo che sia correlato alla qualità del servizio.

Intorno a questa fascia di servizio a "domanda forte", che si sviluppa nei giorni feriali per una quindicina di ore al giorno, si affianca una fascia di "domanda sociale" negli altri giorni, negli altri orari e nei servizi periferici per chi è privo di alternative per spostarsi.

È ben difficile immaginare il mantenimento di un dignitoso livello di "offerta sociale" se non in una logica di forte integrazione con l'"offerta forte" e senza che quest'ultima – unica delle due in cui sia possibile – massimizzi tutte le economie di scala possibili e le reinvesta nel sistema.

Ecco, è con questa visione del sistema, qui descritta assai sommariamente, che sosteniamo l'individuazione di bacini di traffico ampi, tendenzialmente perimetrati su base regionale e concepiti in una logica di forte integrazione modale.

E nel sostenere ciò verifichiamo che così è nelle esperienze più avanzate di trasporto locale in Europa e nel mondo e così si sono andati configurando i principali operatori internazionali del settore nel corso dell'ultimo quindicennio.

Da noi, invece, i sacerdoti del liberismo all'italiana cercano la risposta nella frantumazione dell'offerta e nell'abbassamento privo di regole delle soglie di accesso al mercato: è così che sono moderni, loro ...

Ancora recentemente il Presidente di Anav, in diverse occasioni pubbliche, ha con enfasi descritto le straordinarie potenzialità dell'imprenditoria privata del settore, spiegando ancora una volta come, anche nel trasporto locale, "piccolo è bello": no, caro Presidente, in questo settore piccolo non è affatto bello, soprattutto quando si parla di imprenditori (insisto, per così dire ...) nati, cresciuti e "pasciuti" nel caldo e confortevole grembo della spesa pubblica e che, per esempio, malgrado ciò, non hanno rinnovato 3 anni fa il CCNL dell'Autonoleggio e che da 5 anni si rifiutano di rinnovare anche quello degli Autoferrotranvieri!

Infine, a proposito di regolazione del processo, qualche rapida considerazione sulle tutele sociali, tema che viene successivamente ripreso nella parte dedicata al Contratto.

Considerazioni che, qui, si limitano ad evidenziare la necessità che le norme legislative di regolazione del processo devono offrire, cosa che oggi non è in modo adeguato e vincolante, un idoneo aggancio alla disciplina derivante dalla contrattazione collettiva, con particolare riferimento a ciò che questa disciplina contiene, e ancora di più dovrà contenere nel prossimo futuro, in tema di tutele contrattuali, occupazionali e del reddito delle lavoratrici e dei lavoratori del trasporto locale.

Negli ultimi anni, come già accennato, è invece avvenuto l'esatto opposto: i provvedimenti legislativi nazionali hanno rarefatto tali tutele, peraltro già indebolitesi di per sé traendo spesso origine da norme che datano ormai quasi 90 anni, integrandole con formulazioni assai generiche e sostanzialmente inesigibili; i conseguenti interventi legislativi regionali hanno spesso cancellato previgenti norme di tutela del lavoro e in alcuni casi, quando riproposte, hanno impattato in pronunciamenti dell'Antitrust; nelle situazioni in cui il dissesto delle aziende è sfociato in crisi occupazionali, il precipitoso ricorso agli ammortizzatori sociali ha di solito attinto agli strumenti in deroga e, conseguentemente, a risorse scarse e incerte.

Pensiamo che le soluzioni per dare ordine a tutto ciò e per disegnare un quadro sufficientemente certo e stabile su questo tema competono principalmente alla contrattazione collettiva nazionale, ma se queste soluzioni non vengono opportunamente supportate per via legislativa è assai improbabile che possano funzionare con adeguata efficacia.

IL SERVIZIO: AL CENTRO, INTERESSE PUBBLICO E L'UTILITA' SOCIALE

Nel corso degli ultimi quattro anni, mano a mano che gli effetti della crisi andavano mordendo con sempre maggiore acutezza la condizione materiale delle famiglie, la domanda di trasporto collettivo è andata continuamente crescendo: stime provenienti da più fonti quantificano questo incremento, rispetto al 2008, oltre il 15% medio nazionale dei passeggeri trasportati dall'insieme del sistema del trasporto locale.

Nello stesso periodo, la riduzione delle risorse pubbliche destinate al settore in conto esercizio ed inchiodata al palo qualsiasi ipotesi di avvio del processo di riassetto del settore, il sistema del trasporto locale ha risposto a questo incremento di domanda diminuendo l'offerta (bus Km e treno Km) di almeno il 7% medio nazionale (qualche fonte riporta almeno il 10%) ed aumentando di più del 10% medio nazionale il prezzo dei biglietti.

In sostanza, il sistema è stato posto nelle condizioni di fare di tutto per non rispondere ad una domanda di interesse pubblico e di utilità sociale che, in una fase di crisi profonda e prolungata come quella che stiamo vivendo, avrebbe, intanto, un evidente carattere anticiclico e che, in prospettiva, potrebbe rappresentare una straordinaria opportunità per riequilibrare l'attuale ripartizione, ormai evidentemente insostenibile, tra trasporto privato e trasporto collettivo nella mobilità locale.

Inoltre, il defianziamento in conto investimenti delle leggi nazionali di settore e gli impedimenti imposti dal Patto di Stabilità alle proprietà pubbliche di agire sulle proprie aziende in conto capitale, hanno fortemente rallentato e, spesso completamente bloccato, le iniziative di infrastrutturazione e di adeguamento del parco veicoli.

Il parco bus italiano, che si compone di 16.000 mezzi adibiti al servizio urbano e di 15.000 impiegati nel servizio extraurbano, ha attualmente quasi 13 anni di età media (erano 11 nel 2009) e sono quasi 7.000 (22% del totale) quelli che hanno superato i 15 anni, contro una media dell'Unione Europea attestata a poco più di 7 anni, con gli effetti negativi che ciò produce in termini di inquinamento, costi di manutenzione e tempi di fermo veicolo, dato, quest'ultimo, che ha spesso una diretta incidenza negativa sulla quantità del servizio effettivamente offerto.

Intanto, il settore industriale nazionale delle costruzioni di bus e treni è in profonda crisi e la vicenda della Iribus Iveco, Gruppo Fiat, di Avellino è emblematica di questa situazione, dimostrando, peraltro, che il trasporto pubblico affianca ai possibili effetti anticiclici sul piano sociale anche quelli sul piano economico-industriale.

Infine, a dimostrazione di quanto importante sia, in questo settore, la programmazione e la decisione pubblica, anche territoriale, la straordinaria scarsità delle corsie e dei percorsi riservati al trasporto pubblico (all'incirca, il 9% degli oltre 40.000 Km di rete nelle città

capoluogo di Provincia) impone al sistema una velocità commerciale media di 18 Km/h nel servizio urbano, con punte che in diverse città arrivano addirittura a poco più di 12 Km/h, contro una media europea prossima ai 25 Km/h, dato che equivarrebbe, in Italia, al recupero di almeno il 20% del parco disponibile e, quindi, ad una corrispondente maggiore potenzialità di offerta a parità di mezzi in dotazione.

Questo è, oggi, il servizio che quasi 1.100 aziende riescono a fornire al Paese in cambio di circa 5 miliardi di euro l'anno (quasi 7 se si considera anche Trenitalia) di trasferimenti pubblici.

E' un servizio che risponde all'interesse pubblico? E' un servizio di utilità sociale? Esprime davvero potenzialità anticicliche nella crisi?

E ancora, se questo è, come effettivamente è, la situazione e se è no, perché non può essere che no, la risposta a queste domande, ci chiediamo: privare di risorse fondamentali il trasporto collettivo, in molti casi ormai al di sotto dei livelli minimi vitali, inverte questa risposta? Privare il settore di una regolazione ordinata e stabile dei processi di riorganizzazione dell'offerta e di riassetto industriale inverte questa risposta? E ancora, infine, destinare risorse adeguate al settore, sia in conto esercizio che in conto capitale, correlando tali risorse ad un profondo, reale, processo di riassetto è, in prospettiva, un costo o un investimento, un proficuo e utile investimento?

IL CONTRATTO: RINNOVO NEL TPL PER CONSOLIDARE IL CCNL MOBILITA'

Risorse, regole, servizio, contratto: appunto ...

Quanto finora descritto pensiamo che renda sufficientemente l'idea del complesso scenario in cui si colloca la vertenza contrattuale e, a sua volta, questa vertenza contrattuale nell'ambito del nuovo CCNL della Mobilità, che rimane lo strumento di tutela e di regolazione su cui si indirizza questa vertenza contrattuale.

Rimane cioè indispensabile un nuovo CCNL che unifichi il lavoro, lo doti di tutele adeguate, sappia contrastare il dumping contrattuale ed includere i nuovi soggetti generati dalla

liberalizzazione e dalla competizione, venga assunto quale strumento di regolazione nelle norme legislative che disciplinano questi processi.

Per queste ragioni, oggi più forti perché ancora più evidenti del 2008, quando questa vertenza contrattuale partì, il nuovo CCNL della Mobilità va presto reso irreversibile, dopo il rinnovo nelle Attività Ferroviarie, con il rinnovo anche nel Trasporto Pubblico Locale e in tempi brevi, già nel prossimo biennio 2013-2014, quindi prima della scadenza triennale, rafforzato e consolidato con un'ulteriore fase di armonizzazione ed integrazione tra le due aree contrattuali che lo compongono.

Intanto, però, adesso, si pone il problema di rinnovare il CCNL degli Autoferrotranvieri-Internavigatori, anzi, per dirla più precisamente, il rinnovo dell'Area Contrattuale Trasporto Pubblico Locale del nuovo CCNL della Mobilità, mutuando così simmetricamente la ridenominazione in Area Contrattuale Attività Ferroviarie del CCNL della Mobilità adottato il 20 luglio scorso in occasione di quel rinnovo contrattuale.

Questo significa che quanto accaduto il 20 luglio con il rinnovo delle Attività Ferroviarie è una tappa importante e positiva che non ha però chiuso la vertenza per il nuovo CCNL della Mobilità.

Questa vertenza contrattuale, cioè, sarà davvero chiusa soltanto con il rinnovo anche del CCNL Trasporto Pubblico Locale.

Sarà chiusa soltanto allora perché soltanto in quel momento il processo di costruzione del nuovo CCNL unico, che pure avrà ancora bisogno di un'ulteriore fase di armonizzazione ed integrazione, sarà intanto diventato irreversibile.

D'altra parte, è tutto davvero da verificare, nel merito concreto, come Asstra e Anav si presenteranno lunedì prossimo.

La loro posizione ufficiale è ferma alle proposte provocatorie che risalgono ormai, addirittura, a maggio 2011.

Da allora non c'è mai stata la possibilità di un negoziato vero.

Non c'è stata nel confronto assai faticosamente e con molte contraddizioni, ma ben poco costruito, tenuto aperto dal precedente Governo presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti fino all'ottobre 2011. Non c'è stata tra aprile e maggio di quest'anno, quando dopo l'audizione presso la Commissione di Garanzia del 12 aprile ed accogliendo anche allora un invito del Presidente della Commissione, Asstra e Anav si degnarono di svolgere 4 incontri che tentarono di definire, nell'ambito dei diversi temi che furono allora congiuntamente individuati come possibile oggetto della trattativa contrattuale, alcune prime questioni relative al Fondo bilaterale di sostegno al reddito, argomento sul quale però, inopinatamente, già il 18 maggio le stesse controparti interruppero il negoziato.

Indisponibilità, peraltro, dichiarata da Asstra e Anav il 27 giugno anche direttamente alla Commissione di Garanzia, in occasione di un'altra audizione nel corso della quale il Presidente aveva nuovamente sollecitato le parti a riprendere il negoziato.

Ecco, il primo motivo per il quale anche stavolta siamo molto cauti, forse addirittura scettici, sulla possibilità che questa volta il negoziato sarebbe vero è dovuta semplicemente al fatto che già in altre occasioni la disponibilità di Asstra e Anav in riscontro alle sollecitazioni della Commissione si è rapidamente trasformata, nel comportamento concreto delle due associazioni, in un irritante "gioco delle parti", peraltro già insistentemente praticato fino all'ottobre 2011 anche in sede ministeriale.

L'altro motivo, già descritto, è dovuto alla sensazione che quanto previsto dal Governo nel ddl Stabilità 2013 non rappresenti affatto quella svolta in tema di risorse sulla quale la Commissione di Garanzia basa questo suo nuovo intervento nella vertenza.

Il terzo motivo, infine, è rappresentato dalla pervicace insistenza con la quale i Presidenti di Asstra e Anav hanno voluto dichiarare a mezzo stampa, con toni ben più netti di quelli utilizzati in audizione, che la loro disponibilità a riprendere il negoziato malgrado i contenuti del ddl Stabilità 2013, continua a riferirsi ad un rinnovo contrattuale interamente autofinanziato da corrispondenti recuperi di produttività del lavoro, perché, secondo "lor signori" in questa fase di crisi solo così può essere rinnovato il CCNL...

Questi tre elementi di premessa non possono oggettivamente alimentare alcun ottimismo, ma il nostro obiettivo è l'accordo, non lo sciopero...

Abbiamo quindi il dovere di verificare attentamente le eventuali novità che dovessero essere proposte dalle controparti a partire dall'incontro del 22 ottobre, consapevoli del fatto che sarà certamente proposto un percorso in salita, che la straordinaria complessità in cui si è venuta a trovare questa vicenda contrattuale può anche ammettere soluzioni "straordinarie" e che la nostra richiesta di rendere unica la vertenza ed organiche e contestuali le possibili soluzioni su risorse, regole, servizio e contratto non può eludere le questioni su cui, in un siffatto contesto, anche il CCNL è inevitabilmente chiamato a misurarsi.

Questa consapevolezza, però, è radicata nel Sindacato tanto quanto il Sindacato è al contempo convinto del fatto che il rinnovo del CCNL è un sacrosanto diritto degli autoferrotranvieri-internavigatori; che i rinnovi di CCNL rispondono, in questo Paese, a riferimenti generali ineludibili per chiunque, perfino per Asstra e Anav; che l'accordo interconfederale del 28 giugno – 21 settembre 2011, al quale nel successivo dicembre ha aderito anche Confservizi, offre possibili opportunità negoziali; che, infine, il rinnovo contrattuale, collocato nella vertenza unica descritta che riguarda anche risorse, regole e servizio, può trovare ragioni di scambio anche nella certezza di una prospettiva positiva per il settore e nell'adeguata tutela sociale del lavoro.

Ciò, appunto, ha bisogno di un luogo di confronto che, continuiamo a sostenere, non può più essere soltanto quello del negoziato sindacale "classico", anche nel caso, invero assai improbabile, che Asstra e Anav decidessero, a partire dal 22 ottobre, di restituire una qualche dignità a quel negoziato e, diciamola tutta, al loro stesso ruolo di rappresentanza datoriale del settore.

* * *

Chiunque può evitare l'esito disastroso di questa vertenza contrattuale ed il suo avvilitamento in una conflittualità incontrollabile deve farsi avanti adesso...

Se adesso non lo fa, si assume una grave responsabilità politica.

Certo, non siamo nel 2003: oggi c'è la crisi, le difficoltà quotidiane vissute da milioni di famiglie, la prospettiva sempre più precaria dei giovani.

Queste sono, peraltro, le ragioni per cui in questi anni abbiamo impiegato lo sciopero a sostegno della vertenza contrattuale con estrema moderazione: nella crisi, una giornata di sciopero è un pesante sacrificio in più per i lavoratori e una giornata senza servizi pubblici di trasporto è un pesante sacrificio in più per i cittadini.

Nel 2003, però, il ritardo del rinnovo contrattuale era di “soli” 2 anni, mentre oggi sono già 4 rispetto agli aumenti in conto 2008 decorsi da metà 2009 (60 euro medi/mese) e, addirittura, quasi 5 dall’ultimo aumento contrattuale “ordinario” per il Trasporto Pubblico Locale, risalente ormai, addirittura, al settembre 2007 (52 euro medi/mesi, ultima tranche del rinnovo contrattuale del biennio economico 2006-2007, scaduto il 31 dicembre di quell’anno).

Cioè, per dirla in breve: tutto ha un limite, perfino nella crisi...

Malgrado tutto ciò, però, il Sindacato e i lavoratori hanno anche consapevolezza che, pur non essendo la causa della situazione di estrema difficoltà in cui si trova il trasporto locale, la soluzione di questa complessa e prolungata vertenza contrattuale può essere ricercata soltanto se il rinnovo contrattuale e, con esso, lo sviluppo ed il consolidamento del nuovo CCNL della Mobilità, diventano uno strumento di regolazione ed orientamento dei processi di riassetto del trasporto locale e del trasporto ferroviario.

Anzi, poiché la crisi determina l’accelerazione di questi processi, l’esigenza del nuovo CCNL della Mobilità acquisisce ormai il carattere di una vera e propria urgenza.

Oggi così non è.

Non è così, intanto, perché come più volte già affermato, senza il rinnovo del CCNL Trasporto Pubblico Locale il CCNL della Mobilità non è ancora irreversibilmente acquisito.

Ma non è così, soprattutto, perché l’attuale quadro normativo che disciplina la liberalizzazione di questi settori ha fortemente indebolito il ruolo della contrattazione collettiva.

Per questo la vicenda contrattuale va collocata in un contesto più ampio che, nell'incrociare le decisioni del legislatore nazionale e dei legislatori regionali, corregga i principali errori contenuti nel quadro legislativo attualmente vigente e, nel correggerli, consenta alla contrattazione collettiva di concorrere alla regolazione di questi processi.

Per questo, quindi, valutiamo insopportabile, ormai, la totale assenza di confronto con Governo, Regioni ed Enti Locali su questo contesto e sollecitiamo questi soggetti a muoversi ora, ad intavolare finalmente un confronto con il Sindacato, a farlo subito e con serietà.

È evidente che c'è un grandissimo lavoro da fare. La discussione in questo Attivo Nazionale contribuirà a farlo nel modo migliore: qui, in questi due giorni, nei luoghi di lavoro a partire da dopodomani.