

## *Relazione unitaria assemblea lavoratori TPL del 24 giugno 2012*

Cari colleghi, gentili ospiti

sei mesi fa, esattamente il 6 dicembre scorso, abbiamo tenuto presso l'aeroporto di Pescara, una riunione dei delegati e lavoratori del trasporto pubblico locale.

In quella sede abbiamo analizzato sommariamente le cause e gli effetti della crisi nel nostro paese, le difficoltà economiche e sociali delle persone, le risposte inique ed inefficaci che i Governi hanno dato in questi anni. Eravamo, tra l'altro, a pochi giorni dall'insediamento del governo Monti e si stava definendo l'ennesima manovra finanziaria, la quinta del 2011, per evitare il fallimento del paese.

Oggi possiamo dire, senza timore di essere smentiti, che la condizione delle persone che rappresentiamo, lavoratori, pensionati, donne e giovani, ma anche quella di piccoli imprenditori, commercianti e lavoratori autonomi, non è di fatto migliorata, anzi sono aumentate disoccupazione e precarietà, povertà ed insicurezza, emarginazione e disperazione.

Ma in quell'assemblea abbiamo discusso soprattutto della difficile situazione del trasporto pubblico locale data dalle incertezze sulle risorse disponibili sulle quali potevano contare i sistemi di trasporto delle persone.

Queste incertezze sono tutt'ora presenti considerata l'assenza totale di stanziamenti per il 2013. L'allarme lanciato dall'amministratore delegato del gruppo FS, Mauro Moretti, e dagli Assessori regionali del settore ci dicono che il trasporto pubblico locale rischia di fermarsi. Il trasporto regionale su ferro, indispensabile per costruire processi di integrazione tra le modalità e rafforzare il trasporto sostenibile, dal 2013 potrebbe non essere più garantito per i circa 3 milioni di cittadini che giornalmente ne fruiscono.

In quell'assemblea ribadimmo con forza inoltre la necessità che il Consiglio Regionale approvasse con urgenza la legge di fusione delle aziende pubbliche di proprietà della regione, Arpa, Gtm e Sangritana - ramo gomma -, legge allora ferma in quarta

commissione da mesi senza alcuna motivazione o, per meglio dire, con la motivazione di spostarne in avanti quanto più possibile la sua votazione.

Sappiamo tutti come quella legge fu votata la notte del 29 dicembre scorso e, di come alcune modifiche apportate al testo originario ne abbiano mutato l'iter e allungato i tempi di realizzazione.

Sappiamo anche come da allora in molti si sono affannati a spiegare come quella fusione non produrrà benefici, che essa rappresenterà un costo aggiuntivo per la Regione, che si avrà un aumento nei costi del personale, che occorrerà gestire centinaia di esuberanti di personale.

A tutti loro rispondiamo, come abbiamo già fatto in questi mesi, che non è più tempo di difendere la proliferazione dei costi dei consigli di amministrazione, dei sindaci revisori, dei tanti direttori e dirigenti, di quei servizi, anche se marginali nel numero, che rappresentano sovrapposizioni figlie più dei "desiderata" che di reali necessità. Non è più tempo e non ci sono più le condizioni.

I servizi e i posti di lavoro non si difendono tenendo separate le aziende e duplicate le funzioni, ma si difendono pianificando e realizzando la crescita dell'impresa attraverso piani di sviluppo e piani industriali che diversifichino le attività e gli interessi.

Eventuali squilibri di organico che il piano industriale di accorpamento delle tre imprese dovesse evidenziare saranno affrontati responsabilmente dal sindacato, come è nella sua storia, nell'ambito delle norme di riferimento. Lo stesso piano industriale dovrebbe prevedere necessariamente un migliore utilizzo degli stessi lavoratori con l'ampliamento di nuove attività e con l'eventuale riduzione degli organici, attraverso il blocco del turn-over e gli incentivi all'esodo.

Così come dovrebbe indicare come, con l'unificazione delle attività di manutenzione, mettendo insieme strutture, attrezzature e professionalità, una parte consistente delle lavorazioni portate all'esterno potrebbero effettuarsi in house con il recupero dei relativi costi (qualche milione di euro).

Così come appare sterile e pretestuosa la ricorrente polemica sull'incremento del costo del lavoro. Le organizzazioni sindacali hanno sempre dimostrato senso di responsabilità e conoscono bene le difficoltà che attraversano il settore e il paese in questa fase. Ed è evidente che saranno trovate insieme soluzioni che salvaguardino diritti consolidati in un quadro di sostenibilità economica per il percorso della nuova impresa.

Non occorre ricordare, tra di noi, i tanti benefici di "sistema" che deriverebbero sia dalle attività comuni concentrate in alcuni settori sia dal ridimensionamento dei costi societari con la fusione delle tre imprese.

Non occorre ricordarlo, ma c'è una ragione in più, forse ancora più importante, per procedere rapidamente alla costruzione di un'impresa più grande ed economicamente più importante, ed è quella di avere un'impresa pubblica, di proprietà degli Abruzzesi, in grado di avere un ruolo di primo piano nel processo di riforma e nell'aggiudicazione dei servizi, non escludendo formule che consentano sinergie con i privati come ad esempio la gara a doppio oggetto.

Ed ecco perché seppure con una posizione diversa e per ragioni diametralmente opposte la fusione delle tre imprese è osteggiata con fervore anche da Anav e da tutte le imprese ad essa associate.

Il 30 giugno scade il termine entro il quale i Presidenti e i Direttori generali delle tre aziende devono consegnare il progetto di fusione all'Assessore ai trasporti, Giandonato Morra, il quale dopo averlo visionato e valutato lo porterà alla discussione del Consiglio Regionale.

Da questo punto di vista ci sentiamo tranquilli, Morra ha sempre creduto in questo progetto di riorganizzazione delle partecipazioni della Regione nelle imprese del TPL. Ce lo ha ribadito anche in questi giorni.

Gli chiediamo però di superare ostacoli ed impedimenti da qualunque parte vengano, assicurandogli da subito la forza e il sostegno di tutte le organizzazioni sindacali e di tutti i lavoratori del settore. Noi saremo davanti al palazzo regionale mentre il Consiglio discuterà del progetto di fusione.

Allo stesso modo chiediamo a tutte le forze politiche presenti in Consiglio di approvare in fretta questa riorganizzazione considerando e mettendo al primo posto i bisogni di mobilità dei cittadini e il mantenimento di una buona occupazione.

Lo chiediamo al presidente Chiodi che dopo averla definita una riforma epocale sembra sempre meno convinto di questa riorganizzazione.

Non vorremmo che Egli sia stato ammaliato dalle tante sirene che da una parte, e ci riferiamo ai componenti dei Cda e dei Direttori delle imprese pubbliche, chiedono di mantenere la situazione attuale per garantirsi posti di privilegio e, dall'altra, e ci riferiamo ai titolari delle imprese private, sostengono la privatizzazione del settore considerata la grande rilevanza economica che lo caratterizza.

Ma la fusione di Arpa, Gtm e Sangritana gomma costituisce solo la prima parte di un processo di riorganizzazione che dovrà prevedere la nascita di una forte, concreta ed efficiente azienda unica dei trasporti integrata in prospettiva con il ferro e che eventualmente trovi i giusti punti di collaborazione con il mondo dell'imprenditoria privata del settore, opportunamente riorganizzata.

Ma in quella nostra assemblea del 6 dicembre discuteremo anche e soprattutto della liberalizzazione del settore, di come il trasporto pubblico locale di fatto non costituisca più una priorità strategica per il paese, e con i provvedimenti delle ultime finanziarie (cioè meno risorse e norme che spingono alle liberalizzazioni e privatizzazioni) risultasse chiaro che il trasporto pubblico locale venisse considerato sempre meno un servizio sociale e sempre più un servizio commerciale.

Un indirizzo confermato da questo governo che considera i servizi pubblici locali e i servizi di trasporto pubblico in particolare un peso per la collettività e non già una risorsa essenziale su cui investire per migliorare quantità e qualità.

Un errore imperdonabile in una fase nella quale cresce la domanda di trasporto pubblico e la crisi economica in particolare sta spostando consistenti fette di traffico dal mezzo privato a quello pubblico. Mentre cresce la domanda e occorrerebbe più trasporto collettivo si risponde con la diminuzione dell'offerta.

Una occasione, questa, di crescita irripetibile per il settore, il quale in un momento di grande difficoltà potrebbe contribuire ad uno sviluppo importante dei territori, uno sviluppo sostenibile.

Ma l'elenco dei tagli previsti nelle finanziarie nazionali si completa con la riduzione degli investimenti e del cofinanziamento per l'acquisto di autobus e treni. Si pensi alla vetustà

del parco mezzi, il più vecchio d'Europa, alla necessità di rinnovarlo e ai benefici ambientali ed economici che ne deriverebbero.

Ed invece l'unica azienda Italiana che produceva autobus (Irisbus) è stata fatta chiudere e i pochi autobus che si acquistano in Italia e in Abruzzo sono turchi o polacchi.

Stessa sorte per le nostre imprese che producono treni. L'industria ferroviaria in mancanza delle risorse previste per le commesse rischia di perdere alcune migliaia di posti di lavoro.

Quindi la riforma si sta concretizzando da un lato senza nessuna certezza sulle risorse disponibili, dall'altro con una serie di norme con scadenze ravvicinate impossibili da rispettare, con la minaccia del potere sostitutivo del Governo.

Entro pochissimo tempo le Regioni dovranno assumere decisioni importanti che riguardano la riorganizzazione del trasporto pubblico locale, la quantità e qualità dei servizi, la riorganizzazione dei soggetti gestori.

Molte Regioni sono in forte ritardo sui tempi previsti dalle leggi, l'Abruzzo è una di queste. E' in ritardo nonostante le tante occasioni di confronto avute, anche attraverso le riunioni del tavolo permanente sui trasporti costituito appositamente per volontà dell'Assessore Morra, per individuare le linee guida per la costruzione del modello di riforma del Tpl su gomma e su ferro.

Ed è un ritardo che si aggiunge ad un ritardo decennale sulla mancanza di programmazione e pianificazione per il settore; volutamente chi ha Governato la Regione negli ultimi 15 anni ha scelto di non decidere, di tenersi ben distinte le Aziende pubbliche di Proprietà e di garantire al contempo la sopravvivenza delle tante imprese private del settore.

I motivi di queste scelte sono conosciuti e non occorre ricordarli.

Ricordo solamente che la legge di riforma del trasporto pubblico locale è datata 1997 e che, condivisa anche dalle organizzazioni sindacali, aveva due obiettivi principali: una migliore organizzazione dei servizi utilizzando al meglio le risorse e la crescita dimensionale delle imprese.

Questi obiettivi sono stati entrambi disattesi, conosciamo lo stato della programmazione, sappiamo inoltre che dalla legge di riforma del 97 ad oggi le aziende di trasporto pubblico locale sono numericamente aumentate e si è ridotta la loro dimensione.

Oggi però con la situazione data e con una condizione di forte squilibrio tra le manovre di contenimento della spesa pubblica varate dal governo e le risorse necessarie per i trasporti non possiamo non avere consapevolezza, tutti, della necessità di una profonda riorganizzazione del settore per garantire con le risorse disponibili un servizio di trasporto sufficiente ed efficiente.

Dentro questa riorganizzazione ci sono i temi e le domande di questa nostra giornata, domande che offriamo al dibattito, domande che hanno necessità di risposte.

- 1) Quali garanzie per i servizi ai cittadini? La riforma può essere una opportunità per migliorare qualità e fruibilità del servizio?
- 2) Quali tutele per i lavoratori del settore? La clausola sociale al fine di salvaguardare i livelli occupazionali, il contratto nazionale e la contrattazione aziendale, costituisce un elemento irrinunciabile per tutti noi?

Devo ammettere, che per come si sta sviluppando la discussione in questi ultimi giorni, sembra che invece il problema principale sia come garantire la sopravvivenza delle aziende private e che la difficoltà ad assicurare costanza di risorse per gli anni a venire si debba tradurre essenzialmente in una diminuzione dei servizi essenziali, nella privatizzazione totale del settore, nella messa in discussione dei livelli occupazionali e dei diritti dei lavoratori.

Naturalmente senza grandi giri di parole diciamo che non siamo d'accordo.

Lo diciamo senza ricorrere ad eccellenti professori universitari che qualche giorno fa ad un convegno di Anav, (l'associazione delle imprese private del settore) organizzato per la discussione sul numero dei bacini, ci hanno spiegato che piccolo è bello e quindi servono tanti ambiti da mettere a gara e che privatizzare è la soluzione migliore. Una tesi condivisa e sostenuta da alcuni uomini politici importanti della nostra Regione.....

Tesi completamente opposta alle nostre posizioni in quanto riteniamo necessario, in modo convinto, da sempre e unitariamente, definire un Bacino Unico Regionale dei Trasporti, comprendente rete urbana, suburbana ed extra urbana, incluse le quattro città capoluogo e quindi un unico lotto di gara ed un unico affidatario.

Questa soluzione consentirebbe non solo una semplice riorganizzazione della rete di trasporto pubblico su gomma, ma permetterebbe facilmente l'integrazione con il trasporto su ferro, il quale, come noto, sarà messo a gara con un bacino di dimensione regionale.

Questa soluzione inoltre permetterebbe di assicurare il finanziamento dei servizi minimi anche nelle aree interne e più svantaggiate, consentirebbe di ottimizzare l'uso delle risorse a partire dai costi di gestione e per ultimo, ma non meno importante, faciliterebbe l'integrazione tariffaria e dei servizi.

Sappiamo che dovremo sostenere e difendere con forza questa nostra idea che prevede azienda unica e unico bacino da mettere a gara con un ruolo pubblico importante da conservare.

Sappiamo che questa nostra posizione contrasta gli interessi e le ambizioni di quanti intendono il processo di liberalizzazione come mera privatizzazione di un settore che nella nostra regione vale più di 200 milioni di euro come valore di produzione.

Ma siamo convinti e sappiamo bene che il bacino unico Regionale è l'unica soluzione che consenta di dare al settore un assetto industriale, la sola capace di facilitare l'integrazione del trasporto su gomma con quello su ferro, l'unica che consenta di poter evitare che vengano dispersi diritti e posti di lavoro.

E questa nostra posizione è rafforzata da quello che stanno predisponendo le altre regioni, anch'esse impegnate nella fase di riforma e riorganizzazione.

Liguria, Toscana, Umbria, Sardegna, Molise hanno già scelto la dimensione del bacino unico regionale, ci sono già le leggi regionali, nonostante il governo non abbia ancora approvato il regolamento di attuazione. Altre regioni come la Lombardia e la Campania pur non avendo individuato un bacino di dimensione regionale hanno comunque definito ambiti di grandi dimensioni e con un contenuto di servizi importante. Nelle stesse leggi sono state inserite clausole di salvaguardia occupazionali e salariali per i lavoratori.

Alcune di queste scelte sono state oggetto di attenzione dell'autorità garante della concorrenza, che non ha sanzionato la scelta del bacino unico, come una certa politica vuole far credere, ma invece contestato che la scelta è avvenuta senza aver prima verificato, attraverso un'istruttoria preventiva, la realizzabilità di una gestione concorrenziale.

E' l'istruttoria preventiva, che le Regioni devono realizzare, ad essere vincolante e, non il parere dell'autorità garante.

Per quanto concerne invece la cosiddetta clausola sociale siamo di fronte a veri e propri attacchi al mondo del lavoro. Come intendere altrimenti la posizione dell'autorità garante, condivisa e sostenuta da una certa parte politica, che vede nell'applicazione del contratto nazionale del settore un vincolo ostativo alla reale e completa liberalizzazione del settore?

Per fortuna ci sono esempi positivi di politici che si assumono in modo chiaro le proprie responsabilità; è il caso della Regione Liguria che a salvaguardia del bacino unico ha approvato emendamenti alla propria legge di riordino; è il caso della Regione Toscana che ha sottoscritto un accordo con le organizzazioni sindacali impegnandosi a mantenere livelli occupazionali e salari, anche prevedendo risorse aggiuntive.

Continuare a sostenere, come fanno Confindustria e Anav Abruzzo, che nel settore dei trasporti la concorrenza e lo spezzettamento del territorio da mettere a gara sono imprescindibili al miglioramento del servizio ed al risparmio di risorse pubbliche, è inesatto, fuorviante e pretestuoso.

Avere 7 bacini, tra l'altro in una fase di riordino e riduzione delle province che inevitabilmente coinvolgerà anche l'Abruzzo, e un'azienda diversa per ogni bacino significa solamente dare risposte alle aspettative della aziende private regionali, almeno le più grandi.

Così come non risponde a verità il continuare ad affermare che le aziende pubbliche vivono solamente perché assistite da finanziamenti pubblici. E' il caso di ribadire che le aziende private del settore usufruiscono dei medesimi contributi nazionali e regionali per i chilometri percorsi, così come per l'acquisto degli autobus, per la costruzione delle infrastrutture (depositi, officine, impianti lavaggi, uffici).



Non abbiamo notizia di investimenti con proprie risorse da parte delle aziende private che gestiscono il TPL, e non sempre abbiamo riscontrato in questi anni grandi capacità manageriali e importanti condotte imprenditoriali, abbiamo invece assistito ad un arricchimento costante delle imprese private, a volte, a scapito del servizio, del lavoro finanche in alcuni casi limite della sicurezza.

Questo non significa assumere una difesa d'ufficio delle aziende pubbliche e della loro gestione. Situazioni di inefficienza, azioni inutili e costose vanno immediatamente censurate, così come i comportamenti anomali di alcuni Dirigenti con ruoli di responsabilità, spesso evidenziati dalla stampa, anche di questi giorni, dovrebbero indurre la politica a riflettere e ad intervenire, specie se poi gli stessi Dirigenti sono quelli pronti a fare i moralisti con i lavoratori, con il sindacato e la sua rappresentanza: da quale pulpito!.

Allo stesso modo non siamo d'accordo con quanti, alla ricerca di una mediazione, propongono bacini provinciali. Non siamo d'accordo perché nessuno ci ha ancora spiegato, anche dall'opposizione, perché avere quattro imprese è meglio che averne una, tranne ovviamente il voler definire una dimensione accessibile per le aziende private regionali.

Anche a loro, anche a quei partiti politici, chiediamo di rivedere questa posizione, gli interessi da difendere sono altri e riguardano i cittadini abruzzesi ed in particolar modo quelli più in difficoltà.

Infine occorre fare chiarezza anche sulle reali condizioni e sulle necessarie tutele da garantire ai lavoratori dentro la fase di liberalizzazione e il loro passaggio all'impresa che si aggiudicherà la gara. Questo vale per tutti i lavoratori oggi dipendenti da imprese sia pubbliche che private impegnati nei servizi di TPL.

Alcuni tentano di far passare l'idea che i lavoratori dei trasporti sono lavoratori privilegiati perché hanno un rapporto di lavoro stabile, come a volerci spiegare che la normalità invece è quella di avere un lavoro precario.

Così come continuano a sostenere che nel passaggio della riforma il contratto nazionale di lavoro potrebbe essere cambiato e gli accordi aziendali non riconosciuti.

Quando a sostenere questo sono uomini politici che probabilmente non conoscono che tipo di lavoro svolgono gli addetti del settore, in quali orari sono impegnati e quali retribuzioni percepiscono, forse è ancora più grave.

Forse non comprendono come oggi sia difficile vivere con 800 euro al mese per i tanti part-time dipendenti del settore, o con i 1300/1500 euro degli operai della manutenzione, del personale amministrativo o dei conducenti dei mezzi. Sarebbero questi i lavoratori privilegiati.

I tagli alla spesa pubblica, la spending review, come dicono quelli che parlano bene, devono riguardare sprechi ed inefficienze, non servizi e diritti dei lavoratori. E consentitemi una battuta, a noi chiedono di convenire sulla riduzione del salario e sui diritti dei lavoratori, in nome della crisi e del debito pubblico accumulato negli anni e, al contrario, a Roma continuano a mercanteggiare sul taglio del numero dei parlamentari, sulla riduzione delle loro corpose indennità e sull'abolizione del finanziamento pubblico ai partiti.

Atti che ci raccontano di un governo e di un parlamento che sono lontani dalla realtà del paese e dai problemi delle persone e che sicuramente fotografano una classe dirigente non in grado di costruire un paese migliore.

Ed allora cominciamo da qui, cominciamo con il dire chiaramente da parte di chi governa la regione e di chi si candida a farlo quali sono le priorità per l'Abruzzo e per gli abruzzesi.

Cominciamo con il dire se i servizi di trasporto lo sono.

Se attribuiamo al sistema dei trasporti ed il trasporto pubblico locale una funzione strategica per migliorare la qualità dello sviluppo della regione, la sua competitività, e garantire servizi necessari a soddisfare diritti fondamentali dei cittadini, quali quello alla mobilità.

Se conveniamo su questa funzione dobbiamo avere la consapevolezza di dover garantire risorse necessarie in bilancio, non immaginarne la riduzione. Non esiste paese nell'ambito della UE che si stia muovendo in questa direzione. Tagliare risorse ed immaginare soluzioni salvifiche svolte dal mercato è pura illusione. Il mercato si sviluppa solo nelle tratte più remunerative come l'alta velocità, non è interessato a dare risposte ai bisogni dei cittadini e del sistema produttivo dei territori.

Noi riteniamo che la politica non il mercato, attraverso gli organi istituzionali, Giunta e Consiglio Regionale, debba assumere le decisioni con una visione d'insieme della Regione, superando la frammentazione dei piccoli interessi e mantenendo un ruolo pubblico forte dentro il settore.

Lo ribadiamo, per noi deve andare in porto, nei tempi previsti, la fusione delle tre aziende pubbliche in modo da consentire di avere in campo un soggetto forte in grado di rispondere alle esigenze di un sistema complesso che necessita di fare sinergie, di produrre maggiore efficienza, di modernizzarsi e giocare un ruolo di primo piano nella assegnazione dei servizi al fine di garantire a tutti i cittadini uguali diritti ed opportunità di mobilità.

Tutto questo deve interfacciarsi con una programmazione che integri ferro – gomma e che non può che avere dimensione regionale e quindi il bacino, a nostro avviso, lo ribadiamo, deve essere unico per l'intera regione.

Per ultimo, ma non per minore importanza, nessuna riforma può immaginare che il risparmio dei costi venga scaricato sul peggioramento delle condizioni dei lavoratori interessati con tagli dei loro diritti e del loro salario, il cosiddetto dumping contrattuale.

Contrasteremo con forza ogni soluzione che comprometta il sistema di TPL attraverso la scelta di un inaccettabile spezzatino a discapito dei cittadini e che metta in discussione, in nome del dio mercato, la possibilità per le aziende pubbliche di poter competere avendo un ruolo importante.

Siamo impegnati a sostenere con forza questi obiettivi proclamando sin da ora lo stato di agitazione del settore per tutta la durata dell'iter della riforma, con un mandato che chiediamo a questa assemblea di ratificare.

grazie