

Sciopero del Tpl, le ragioni dei sindacati. Sciopero nazionale per le risorse al tpl e per un contratto scaduto nel 2007. Le modalità dello sciopero di domani in Italia

Confermato per oggi lo sciopero di 24 ore del trasporto pubblico locale proclamato dalle Segreterie Nazionali di Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti, Faisa Cisl e Ugl trasporti. E' il 10° sciopero per il rinnovo del contratto collettivo scaduto il 31 dicembre 2007 che interessa circa 110mila autoferrotranvieri in tutta Italia

Roma - In un comunicato congiunto le Segreterie Nazionali Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti, Ugl Trasporti, Faisa-Cisal hanno confermato lo sciopero nazionale di 24 ore proclamato, in ultimo e fin dall'inizio dello scorso febbraio, per oggi.

La decisione delle Segreterie Nazionali di confermare lo sciopero è giunta dopo 3 rinvii, finalizzati a verificare gli sviluppi del confronto in corso tra Governo, Regioni ed Enti Locali sul quadro complessivo delle risorse finanziarie destinate al settore e della trattativa in corso con le associazioni datoriali Asstra (aziende pubbliche) ed Anav (aziende private)

Le Segreterie Nazionali Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti, Ugl Trasporti, Faisa-Cisal hanno confermato lo sciopero perché persiste una notevole incertezza sulle risorse finanziarie previste per il settore, mentre la vertenza contrattuale non ha registrato i necessari passi avanti.

Malgrado l'istituzione dall'1 gennaio di un apposito Fondo nazionale dedicato al finanziamento del trasporto locale, che dovrebbe stabilizzare per il triennio 2013-2015 i trasferimenti statali già previsti nel precedente biennio 2011-2012, rimane tuttora indefinita la destinazione da parte delle Regioni delle risorse finanziarie di propria pertinenza, che rappresentano oltre il 22% del totale (circa 1,4 su poco più di 6,3 miliardi di euro/anno).

Anzi, diverse Giunte regionali stanno in questi giorni proponendo ai rispettivi Consigli, in sede di assestamento dei bilanci regionali 2013, la drastica riduzione o in qualche caso, addirittura, l'azzeramento di queste indispensabili risorse ulteriori.

E quindi concreto il rischio che già a partire dal 2013 non siano previste per il settore neanche le risorse complessive trasferite nel 2011 e nel 2012, per effetto della riduzione delle quali nel corso dell'ultimo biennio è stato ridotto il servizio e sono aumentate le tariffe.

Ecco il testo del comunicato inviato agli organi di stampa:

"Al momento si stima che oltre 2.500 autoferrotranvieri siano attualmente destinatari di ammortizzatori sociali in deroga - dopo tre rinvii (dal 16 novembre al 14 dicembre 2012, quindi all'8 febbraio scorso) - questa decisione delle Segreterie Nazionali è dovuta alla persistente incertezza sul quadro complessivo delle risorse finanziarie destinate al trasporto locale e al mancato avanzamento del negoziato per il rinnovo contrattuale."

Per quanto riguarda le risorse finanziarie:

La Legge di Stabilit  2013 istituisce dall'1 gennaio di quest'anno un Fondo nazionale di settore dotato per il triennio 2013-2015 di quasi 5 miliardi di euro/anno, vincolati al finanziamento dei contratti di servizio che le Regioni a statuto ordinario e/o i relativi Enti Locali hanno in atto con le aziende di trasporto pubblico locale, nonch  quelli che le medesime Regioni hanno con Trenitalia per il trasporto ferroviario regionale.

A seguito della manovra di "revisione della spesa pubblica" dell'agosto 2012, e inoltre previsto un ulteriore importo, escluso dal neonato Fondo e stimato in un totale di circa 0,6 miliardi di euro, destinato per gli stessi servizi alle Regioni a statuto speciale e alle Province autonome.

La somma delle risorse confluite nel Fondo e di quelle ulteriori appena descritte stabilizzano per il triennio interessato quanto gi  previsto per il settore negli anni 2011 e 2012;

Nel corso degli anni 2011 e 2012, pero, a parziale compensazione dei tagli ai trasferimenti da parte dello Stato alle Regioni a statuto ordinario operati, a partire dall'estate del 2010, le stesse Regioni hanno previsto per il trasporto locale mediamente circa 1,4 miliardi di euro/anno, nell'ambito del cosiddetto "fondo perequativo".

In sostanza, contro i quasi 7,7 miliardi del 2010, anno della prima pesante manovra correttiva di finanzia pubblica, nel biennio 2011-2012 per il settore sono stati previsti quasi 7 miliardi di euro/anno (poco meno di 6,4 per le Regioni a statuto ordinario, di cui circa 1,4 di risorse proprie delle stesse Regioni, e il resto per quelle a statuto speciale) con effetti pero diversificati tra Regioni:

a fronte di una media nazionale del taglio finanziario attestata intorno al 10%, la Regione Campania, ad esempio, ha ridotto i trasferimenti al proprio trasporto locale nel 2012 rispetto al 2010 di un importo stimato in -28%

Ovunque, salvo rare eccezioni, la riduzione descritta delle risorse finanziarie pubbliche destinate al trasporto locale ha determinato la riduzione del servizio, l'aumento di biglietti ed abbonamenti e la drastica diminuzione degli investimenti (per cui, ad esempio, l'eta media del parco bus italiano   passata nell'ultimo triennio da 9 a 11 anni, contro i circa 7 anni della media europea).

Tutto questo, mentre la crisi economica ha determinato in Italia una forte crescita della domanda di trasporto collettivo da parte della cittadinanza a seguito della riduzione del trasporto individuale, divenuto eccessivamente oneroso.

Ad oggi, per il biennio 2014-2015 le Regioni non hanno ancora trovato tra loro e con il Governo un accordo sui criteri di ripartizione dei quasi 5 miliardi di euro/anno previsti dal neonato Fondo di settore, mentre non risulta ancora chiaro, gi  per il 2013, il destino delle ulteriori risorse finanziarie storicamente dedicate al trasporto locale dalle Regioni nell'ambito del "fondo perequativo" (come descritto, circa 1,4 miliardi/anno).

Intanto, pero, proprio in queste settimane, diverse Giunte regionali stanno proponendo ai rispettivi Consigli, in sede di assestamento dei bilanci regionali 2013, la riduzione e, in qualche caso, addirittura, l'azzeramento di queste risorse ulteriori.

In sostanza, cioe, malgrado l'istituzione del Fondo nazionale (di cui con DPCM il Governo ha intanto autorizzato l'erogazione alle Regioni a statuto ordinario di un acconto per l'anno 2013 pari al 60% dell'importo spettante su base annua), il trasporto locale rischia una riduzione dei trasferimenti pubblici complessivi, con il conseguente ulteriore taglio dei servizi e nuove manovre tariffarie.

Per quanto riguarda la vertenza contrattuale:

Gli autoferrotranvieri-internavigatori sono circa 110.000.

Nel settore operano attualmente quasi 1.200 aziende.

Poco meno di 200 sono pubbliche (rappresentate da Asstra, aderente a Confservizi), per lo piu di proprieta o controllate da Enti Locali, ed occupano circa l'85% degli addetti del settore. Il resto delle aziende, quasi 1.000, sono private (rappresentate prevalentemente da Anav, aderente a Confindustria), occupano complessivamente il 15% circa degli addetti del settore e sono in buona parte (60%) imprese artigiane, familiari o cooperative.

Il Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro e scaduto il 31 dicembre 2007.

Per effetto di un Protocollo d'intesa sottoscritto presso il Ministero di Infrastrutture e Trasporti nell'aprile 2009, la parte economica riferita all'anno 2008 e stata allora regolata con un aumento medio mensile dei minimi tabellari di 60 euro, che rappresenta l'ultimo adeguamento salariale finora erogato alla categoria

La proposta sindacale e il Protocollo d'intesa citato collocano il rinnovo contrattuale degli autoferrotranvieri-internavigatori nell'ambito del nuovo CCNL della Mobilita, con il quale si prevede un progressivo processo di convergenza ed armonizzazione contrattuale di questo settore con quello delle Attivita Ferroviarie (quest'ultimo oggetto di rinnovo con Federtrasporto, associazione datoriale aderente a Confindustria, gia nel luglio 2012)

La vertenza contrattuale si e finora svolta, in 3 distinte fasi, in sedi ministeriali:

da novembre 2008 ad aprile 2009 e, poi, da febbraio 2010 ad ottobre 2011, presso il Ministero di Infrastrutture e Trasporti; da novembre 2012 ad oggi, con l'ultimo Governo, presso il Ministero del Lavoro.

Nonostante l'estrema delicatezza del servizio erogato dal settore, questa vertenza non ha mai visto l'interessamento diretto, nel corso di questi 5 anni, la Presidenza del Consiglio dei Ministri malgrado ripetute richieste in tal senso avanzate dalle Segreterie Nazionali

Nel corso della vertenza contrattuale si sono finora svolti 9 scioperi nazionali:

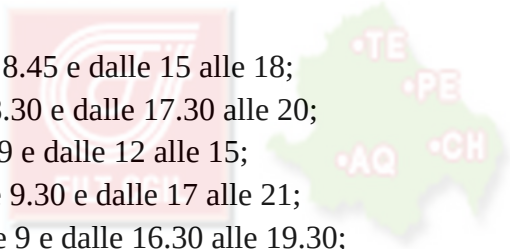
9 maggio 2008 (4 ore); 7 luglio 2008 (24 ore); 10 novembre 2008 (24 ore); 19 febbraio 2010 (4 ore); 9 luglio 2010 (24 ore); 22 luglio 2011 (24 ore); 15 dicembre 2011 (24 ore); 20 luglio 2012 (4 ore); 2 ottobre 2012 (24 ore).

Oltre che il naturale strumento di tutela del lavoro, il sindacato considera questo rinnovo contrattuale, nell'ambito del nuovo CCNL della Mobilità, uno strumento indispensabile per il necessario riassetto produttivo ed industriale del settore.

In assenza di questo strumento e per effetto della contrazione delle risorse finanziarie destinate al settore, nel corso dell'ultimo triennio si è ridotto ed è peggiorato il servizio offerto, sono aumentate le tariffe e, parallelamente, si sono moltiplicate le vertenze sindacali aziendali, con la disdetta da parte di numerose aziende degli accordi di secondo livello, con diversi casi di pagamento ritardato degli stipendi e, soprattutto a partire da fine 2011, con crescenti difficoltà nella tenuta dei livelli occupazionali.

Al momento si stima che oltre 2.500 autoferrotranvieri siano attualmente destinatari di una qualche forma di ammortizzatori sociali in deroga (CIG e contratti di solidarietà), le cui risorse, peraltro, sono attualmente programmate e disponibili ancora per poche settimane.

Le modalità di sciopero nelle principali città italiane prevedono la garanzia del servizio nelle seguenti fasce orarie:

- 
- a Milano da inizio servizio alle 8.45 e dalle 15 alle 18;
 - a Roma da inizio servizio alle 8.30 e dalle 17.30 alle 20;
 - a Torino da inizio servizio alle 9 e dalle 12 alle 15;
 - a Genova da inizio servizio alle 9.30 e dalle 17 alle 21;
 - a Venezia da inizio servizio alle 9 e dalle 16.30 alle 19.30;
 - a Bologna da inizio servizio alle 8.30 e dalle 16.30 alle 19.30;
 - a Napoli da inizio servizio alle 8.30 e dalle 17 alle 20;
 - a Bari da inizio servizio alle 8.30 e dalle 12.30 alle 15.30;
 - a Palermo da inizio servizio alle 8.30 e dalle 17.30 a fine servizio;
 - a Cagliari da inizio servizio alle 9.30, dalle 12.45 alle 14.45 e dalle 18.30 alle 20.
 - a L'Aquila da inizio servizio alle 8.30 e dalle 13.10 alle 17.10;
 - a Chieti da inizio servizio alle 9.00 e dalle 12.00 alle 15.00;
 - a Pescara da inizio servizio alle 9.00 e dalle 12.00 alle 15.00;
 - a Teramo da inizio servizio alle 9.00 e dalle 13.00 alle 16.00;

Concludono le organizzazioni sindacali nel comunicato stampa inviato alle agenzie di stampa:

Da tempo, ancora di più dopo l'ultimo sciopero nazionale del 2 ottobre scorso, le organizzazioni sindacali nazionali hanno proposto con forza la necessità che il finanziamento, il riassetto del trasporto locale e la vertenza per il rinnovo del contratto fossero finalmente assunti in modo contestuale da una sede di confronto promossa dal Governo, con la partecipazione dei Ministeri interessati, delle Regioni e delle Parti Sociali.

Il confronto, attivato in sede governativa a partire dall'8 novembre, ha affrontato il complesso tema del finanziamento del settore, peraltro condizionato dai tempi e dalla confusione dell'iter parlamentare dei

relativi provvedimenti legislativi già allora in corso, e, parallelamente, ha riattivato il negoziato con Asstra e Anav sul rinnovo contrattuale, che risultava bloccato da diversi mesi.

Oggi, invece, si verifica che:

- Il rischio di nuovi tagli delle Regioni alle risorse destinate al settore comporta, conseguentemente ed inevitabilmente, ulteriori tagli al servizio, altri aumenti tariffari, l'azzeramento degli investimenti in infrastrutture e parco bus, tutto questo mentre la crisi economica determina nel nostro Paese una forte crescita della domanda di trasporto locale da parte della cittadinanza;

- Ad oltre 5 anni dalla scadenza, continua ad essere negato ai lavoratori del Trasporto Pubblico Locale il diritto ad un contratto che per contenuti normativi ed economici e per equilibrio tra contrattazione nazionale e contrattazione aziendale, sia in linea con i rinnovi contrattuali che hanno interessato in questi anni, pur nella pesante crisi economica, altre categorie di lavoratori. Questa vertenza nazionale ha perciò elementi comuni di interesse concreti, evidenti ed urgenti tra i lavoratori del settore, gli utenti del servizio e la cittadinanza tutta. La protesta degli autoferrotranvieri-internavigatori del prossimo 22 marzo vuole:

- Costruire il futuro del trasporto pubblico locale
- Salvaguardare il diritto costituzionale dei cittadini alla mobilità
- Conquistare il rinnovo contrattuale
- Sostenere e rafforzare l'iniziativa sindacale su questi obiettivi

Lo sciopero nazionale si svolgerà nel rispetto della regolamentazione dell'esercizio del diritto di sciopero, quindi con l'erogazione del servizio nelle fasce orarie e secondo le usuali modalità previste a livello locale.