

Idee e proposte per un modello di rilancio del Tpl. Il comunicato di Filt Lazio

Filt Lazio ha diramato alle agenzie di stampa un contributo per il rilancio del trasporto pubblico nella Capitale. La nota è stata presentata lunedì all'assessore alla mobilità di Roma, Guido Improta, che ha in programma di incontrare, dopo le organizzazioni sindacali, anche le associazioni dei consumatori. La mobilità è un servizio essenziale garantito dalla Costituzione italiana e dal diritto europeo, che il nostro Paese ha finito con il perdere di vista.

Invece di assicurare ai cittadini elevati standard qualitativi e appropriati livelli di efficienza, impiegando le risorse disponibili nel modo più razionale e oculato possibile, si è finito di rendere il settore sempre più inefficiente e lontano dagli standard richiesti dagli utenti, con enormi conseguenze sull'economia del Paese. Si calcola (fonte Confcommercio) che l'inefficienza della logistica e dei trasporti è costata al nostro Paese 24 miliardi di Pil negli ultimi 12 anni.

Purtroppo il Lazio e la Capitale d'Italia, in questi anni, si sono elevate a esempio di mala gestione, finendo per offrire, ai cittadini e ai tanti turisti presenti, un servizio davvero vergognoso.

Scelte gestionali scriteriate e fallimentari, incompetenza di gran parte del management, spese inutili, mancanza di investimenti infrastrutturali, e soprattutto l'assenza di seri piani industriali, hanno caratterizzato la conduzione delle aziende pubbliche presenti a Roma e nel Lazio, viste, purtroppo, solo come mucche da mungere.

L'operazione di fusione in ATAC S.p.A. delle aziende pubbliche capitoline di trasporto, fortemente voluta anche dalle OO.SS. e realizzata nel 2010, ha rappresentato un'occasione persa rispetto all'economie che avrebbe potuto implicare, attraverso l'eliminazione delle duplicazioni delle unità operative.

Invece, in un panorama di assottigliamento di risorse che pone ancora di più una questione etica nella gestione della "cosa pubblica", le strutture non sono scomparse, piuttosto sono lievitate, impedendo l'efficientamento sperato e cercato in tanti anni.

A questo si è aggiunto l'immobilismo di una politica che, con atteggiamento peraltro arrogante e ignorando l'allarme gridato dalle Organizzazioni Sindacali, non ha approntato alcun piano di risanamento delle aziende e alcuna strategia di rilancio del TPL, che attraverso progetti di innovazione, investimento, modernizzazione e riorganizzazione dell'intero sistema trasportistico del Lazio per una nuova intermodalità gomma-ferro e pubblico-privato, avrebbero evitato il progressivo tracollo (forse voluto) dell'intero settore.

Basti vedere i tagli al bilancio delle risorse Tpl operati dalla Regione Lazio: dai 457 milioni di euro decurtati nel 2010, allo stanziamento per il 2013, rispetto al finanziamento storico, esclusivamente della quota spettante del nuovo Fondo unico, con tagli del 30 per cento; da bilancio di previsione 2013 sono stati stanziati 587.546.071,55 euro, senza risorse aggiuntive, ben lontano dalle cifre previste nel 2009, pari a 1.084.449.164,58 euro che si aggiungevano ai 4.100.000 euro del capitolo Trasporto pubblico c/capitale. A questi tagli vanno aggiunte le difficoltà di incasso dagli enti locali da parte delle aziende.

In Atac per esempio si registra un mancato rimborso dal parte della Regione Lazio – dal 2011 in avanti – degli onori per i rinnovi CCNL in essere o futuri (per complessivi 500 milioni di euro nel quinquennio).

I mancati pagamenti da parte della Regione Lazio, ma anche del Comune di Roma, per i servizi resi ha incrementato l'enorme posizione debitoria di ATAC. La posizione finanziaria netta negativa nel 2012 è stata di 1,6 miliardi, con i debiti verso le banche a quota 324 milioni e verso i fornitori a 387 milioni.

La voce più pesante è però l'esposizione verso la controllante Roma Capitale, con 530 milioni, di cui la gran parte a titolo di anticipazioni per i mancati pagamenti del contratto di servizio da parte della Regione.

Intanto Atac e Cotral non riescono ad onorare il contratto di servizio con il paradosso di vedere lievitare i costi di gestione (proliferazione delle costose consulenze esterne, delle poco trasparenti ed esose esternalizzazioni delle lavorazioni, del rigonfiamento abnorme del personale nei settori non operativi ed estranei al core business aziendale, delle politiche retributive segnate da ingiustificati trattamenti "ad personam" e dell'alto costo manageriale), mentre l'invecchiamento progressivo del parco mezzi impone maggiori interventi manutentivi, con il risultato di peggiorare sia la produttività che il servizio, oggi costantemente rallentato e di scarsa qualità, con corse soppresse, mezzi vecchi, affollati, poco affidabili e sporchi.

Volendo fare un raffronto dal 2008 delle Aziende, della loro situazione finanziaria e della qualità del servizio offerto, è immediatamente evidente una debacle di cui siamo pronti a fornire i dati in qualsiasi momento.

Per questo riteniamo che non sia più rinviabile una oculata politica di intervento, ispirata ad un modello di mobilità che si basa su criteri di efficienza, sostenibilità ambientale e di sana gestione pubblica. Per questo pretendiamo che il trasporto pubblico, la mobilità e le politiche ambientali devono essere assunti come temi centrali e prioritari delle nuove Amministrazioni locali.

Da anni le Organizzazioni Sindacali sono impegnate nella salvaguardia del trasporto pubblico locale, nella difesa delle lavoratrici e dei lavoratori, convinte dell'urgenza di un servizio adeguato alle esigenze dei cittadini e pubblico.

Siamo convinti però che il rilancio del Tpl non debba passare necessariamente dalla privatizzazione del trasporto pubblico, nonostante molte siano le spinte in tal senso, ma debba partire dal risanamento delle aziende pubbliche attraverso una profonda riorganizzazione industriale e un miglioramento della produttività, per renderle adeguate alla sfida che il mercato impone.

In questa fase è fondamentale esercitare una spinta riformatrice che le forze politiche devono attuare urgentemente in accordo con le parti sociali. Prioritario è l'avvio di un tavolo di confronto permanente che coinvolga i soggetti interessati, in primis il Sindacato, che metta al centro le regole, la trasparenza, e la meritocrazia nell'attuazione del progetto di rilancio del trasporto, con interventi mirati, che peraltro sono alla base dei punti programmatici della nuova Giunta, eletta per il consenso su obiettivi dichiarati.

Si deve trattare di un piano di strategie della mobilità condiviso con il territorio e capace di rappresentarne con completezza bisogni, domande ed obiettivi in un generale rinnovamento del trasporto pubblico regionale nel rispetto dei diritti dei lavoratori e dei cittadini.

Nella realizzazione del complessivo piano strategico, proprio in questo momento di crisi, deve essere ripensato un sistema di convivenza tra pubblico e privato in cui alle aziende private va garantito il flusso costante e certo di finanziamento pattuito e le aziende pubbliche siano salvaguardate da gestioni dissennate e dal default; è nostra convinzione che un'azienda pubblica possa essere un'azienda sana, in grado di garantire un'occupazione di qualità e al contempo erogare un servizio con ottimi standard qualitativi.

Peraltro alcune esperienze mostrano come il passaggio ai privati di aziende pubbliche non abbiano necessariamente comportato benefici, ma hanno visto come primi atti, esuberanti, aumento del costo del biglietto, tagli alle spese di manutenzione, taglio alle linee periferiche e linee notturne e, infine, alla soppressione delle agevolazioni sugli abbonamenti.

Ecco perché sosteniamo che per attuare il rilancio del nostro settore nel Lazio e a Roma dobbiamo lavorare tutti insieme secondo queste direttrici:

istituzione di un'Agenzia unica della Regione Lazio e Roma Capitale mirante alla pianificazione e regolamentazione regionale della rete, intesa come infrastruttura, dalla cui revisione e efficientamento è possibile recuperare ingenti risorse;

individuazione degli Ambiti territoriali e criteri di organizzazione dello svolgimento dei servizi pubblici locali, atti a consentire economie di scala e di efficientamento, ottimizzazione e razionalizzazione del servizio di trasporto pubblico come stabilito da disposizioni di legge (si ricorda che la Corte Costituzionale ha dichiarato l'illegittimità costituzionale solo dell'art.4 del decreto-legge 138/2011, convertito in legge 148/2011, relativo all'affidamento dei servizi pubblici locali, ma non dell'articolo 3 bis che prevedeva l'individuazione dei bacini). Riteniamo che nel Lazio vista la presenza della Capitale che rappresenta il grande polo attrattivo del flusso di pendolarismo con più del 70 per cento di movimentazione di cittadini da e verso Roma, a differenza delle altre regioni italiane, la scelta del bacino unico regionale sia la soluzione ottimale;

Polo Unico Manutentivo Regionale (trascurato dall'ultima Amministrazione capitolina e regionale). Si tratta della realizzazione di un progetto dedicato alla manutenzione del parco mezzi gommati e del materiale rotabile che, impiegando le enormi potenzialità esistenti di competenze e infrastrutture, trae origine da una perdurante situazione di crisi e incertezze, inefficienze e scarsa qualità dei risultati manutentivi del parco rotabile ferroviario del trasporto pubblico laziale, spesso esternalizzato con pesanti ripercussioni sulla qualità e sulla finanza. Una pianificazione che deve tener conto di una flessibilità di utilizzo logistico dei siti già esistenti, mettendoli a rete per programmi, capacità operative e professionali esistenti nelle nostre Aziende. Un'opportunità che la politica non deve lasciarsi sfuggire;

Azienda Unica Regionale capace di fornire un servizio di Trasporto pubblico efficiente e integrato (ferro-gomma) che riesca, a dispetto dello spezzatino aziendale, ad ottimizzare le risorse contando sulla razionalizzazione gestionale, salvaguardando allo stesso tempo i livelli occupazionali. E' possibile arrivare a realizzare un'economia di scala, unificando ed armonizzando gli attuali settori strategici delle varie aziende. Obiettivo ultimo è la semplificazione dei processi decisionali e la razionalizzazione dei soggetti coinvolti, attraverso una riduzione dei costi complessivi del sistema regionale, a cominciare dall'eliminazione dei Cda e l'istituzione di un Amministratore Unico;

una nuova e seria politica tariffaria con una efficace politica antievasione che garantisca la solidità

finanziaria con la stabilità dei ricavi.

A fronte di quelle che sono le priorità di pianificazione complessiva del trasporto pubblico collettivo regionale, riteniamo prioritario condividere un percorso e per questo siamo pronti con le nostre idee e le nostre proposte a sederci su tutti i tavoli che saranno necessari, aziendali e istituzionali.

E' arrivato il momento che il principio costituzionale della mobilità dei cittadini venga ripristinato nella nostra Regione e nella Capitale d'Italia. Facciamolo in fretta.

