

COMMISSIONE IX
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

RESOCONTO STENOGRAFICO

INDAGINE CONOSCITIVA

3.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 11 LUGLIO 2013

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **MICHELE POMPEO META**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Gatto Andrea, <i>Segretario generale Faisal Cisl</i>	9, 15
Meta Michele Pompeo, <i>Presidente</i>	3	Milloch Fabio, <i>Segretario generale trasporti di UGLTRASPORTI</i>	8, 16
INDAGINE CONOSCITIVA SUL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE		Mognato Michele (PD)	11
Audizione di rappresentanti di FILT-CGIL, FIT-CISL, UILTRASPORTI, UGLTRASPORTI e CISALTRASPORTI:		Ottonelli Salvatore, <i>Segretario nazionale mobilità di UILTRASPORTI</i>	6, 14
Meta Michele Pompeo, <i>Presidente</i> .	3, 11, 13, 16	Piras Antonio, <i>Coordinatore nazionale mobilità TPL di FIT-CISL</i>	5, 13
Catalano Ivan (M5S)	11	Rocchi Alessandro, <i>Segretario nazionale di FILT-CGIL</i>	3, 13
Crivellari Diego (PD)	12	<i>ALLEGATO: Documentazione depositata dai rappresentanti di UGLTRASPORTI</i>	17
Gandolfi Paolo (PD)	11		
Garofalo Vincenzo (PdL)	12		

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Partito Democratico: PD; MoVimento 5 Stelle: M5S; Il Popolo della Libertà - Berlusconi Presidente: PdL; Scelta Civica per l'Italia: SCpI; Sinistra Ecologia Libertà: SEL; Lega Nord e Autonomie: LNA; Fratelli d'Italia: FdI; Misto: Misto; Misto-MAIE-Movimento Associativo italiani all'estero-Alleanza per l'Italia: Misto-MAIE-ApI; Misto-Centro Democratico: Misto-CD; Misto-Minoranze Linguistiche: Misto-Min.Ling; Misto-Partito Socialista Italiano (PSI) - Liberali per l'Italia (PLI): Misto-PSI-PLI.

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
MICHELE POMPEO META

La seduta comincia alle 13.35.

(La Commissione approva il processo verbale della seduta precedente).

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso, la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati e la trasmissione diretta sulla *web-tv* della Camera dei deputati.

Audizione di rappresentanti di FILT-CGIL, FIT-CISL, UILTRASPORTI, UGLTRASPORTI e CISALTRASPORTI.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul trasporto pubblico locale, l'audizione di rappresentanti di FILT-CGIL, FIT-CISL, UILTRASPORTI, UGLTRASPORTI e CISALTRASPORTI.

Vorrei ringraziare i rappresentanti delle organizzazioni sindacali e ricordare loro che agli inizi di questa nuova legislatura in questa Commissione abbiamo deciso unanimemente di avviare un'indagine molto concentrata nel tempo sulla questione del trasporto pubblico locale. La finalità di quest'indagine è quella di tradurre il nostro lavoro, che pensiamo si concluderà entro settembre, in un'iniziativa legislativa che rimetta ordine ad un

settore che negli ultimi anni, per varie cause, è stato un po' tortuosamente modificato, da parte di tutti i Governi che si sono avvicendati. Mi riferisco alle competenze che erano state delegate alle regioni e al sistema locale, alla partita irrisolta del recepimento di alcune norme europee, ma soprattutto alla grande questione delle risorse.

L'obiettivo di questa Commissione, e non solo mio personale, è quello di sancire definitivamente e in modo irreversibile il diritto alla mobilità come diritto universale, al pari di altri diritti contenuti nella Costituzione. Noi sappiamo che il diritto alla mobilità ha la stessa dignità e lo stesso valore strategico del diritto alla salute e del diritto all'istruzione.

Io penso che in questa fase il legislatore debba chiudere una stagione fatta di esperienze altalenanti, e sancire, attraverso una produzione normativa, un quadro in cui questa partita si decida definitivamente. Apriamo il cantiere di una grande riforma organica, dando un ruolo alla Commissione come mai lo ha avuto.

Vi chiediamo il massimo della collaborazione e della disponibilità. Questo lavoro può raggiungere la sintesi più alta solo se tutti gli attori protagonisti (utenti, aziende e organizzazioni sindacali) si mettono nella condizione di sottoscrivere un patto condivisibile.

Siccome i relatori sono tanti e le delegazioni sono ampie, vi prego, utilizzando il tempo necessario, di fare una sintesi dei vostri interventi.

Do la parola ai rappresentati di FILT-CGIL, FIT-CISL, UILTRASPORTI, UGLTRASPORTI e CISALTRASPORTI per la loro relazione.

ALESSANDRO ROCCHI, *Segretario nazionale di FILT-CGIL*. Buongiorno, presi-

dente. Ringrazio lei e i componenti di questa Commissione per questa audizione. Le cose che ha detto in apertura, relativamente all'avvio di quest'iniziativa di ricognizione, descrivono obiettivi ambiziosi, ma necessari e urgenti.

Noi ci riserviamo nei prossimi giorni di inviare una memoria scritta, che sia utile per il vostro lavoro. La prima questione che affronto riguarda un problema evidente, a cui lei ha fatto cenno. In questo settore, nel corso degli ultimi quindici anni, cioè dai tempi del decreto legislativo n. 422 del 1997, e dal momento in cui il processo di riassetto legislativo appena avviato subì la prima proroga, si è iniziato a « girare a vuoto » sul quadro legislativo.

Al di là delle buone o meno buone intenzioni di questo o quel provvedimento, il risultato che registriamo dopo questi anni è che siamo ancora alla prima casella del gioco dell'oca. Il quadro legislativo attuale è sostanzialmente dato dal decreto n. 422 e dal Regolamento comunitario n. 1370 del 2007. Gli interventi su questi provvedimenti di base sono stati azzerati, perché evidentemente inefficaci o perché incostituzionali.

A questo quadro legislativo di difficoltà si è aggiunto, in particolare a partire dalla metà del 2010, un intervento sul versante delle risorse rese disponibili per il settore, che è assolutamente incompatibile con la sopravvivenza del settore stesso. Questo è un primo elemento di urgenza. Mentre fino a tre o quattro anni fa erano evidentemente carenti le risorse destinate agli investimenti, e nel corso di questi tre anni sono diventate insufficienti le risorse in conto esercizio, il dato che registriamo con grande preoccupazione nel corso di quest'anno, e che vediamo con grandissima preoccupazione per il prossimo anno, se non ci saranno interventi importanti, è il livello di indebitamento raggiunto dalle aziende del settore.

La somma tra paralisi normativa e interventi sulle risorse sta determinando grosse difficoltà in molte aziende pubbliche, anche in quelle grandi, che sono la spina dorsale dell'attuale assetto del settore così frammentato, e per certi versi

anche un suo punto debole. C'è un'emergenza indebitamento che si sta manifestando in questi mesi e che sembra destinata a durare. In sostanza, abbiamo la sensazione che in questo quadro siamo prossimi all'irreversibilità della crisi del settore. A nostro avviso, occorre rendere immediatamente disponibile un livello di risorse adeguato per riavviare un processo di riassetto.

Evidentemente ci sono delle difficoltà che fanno da premessa a tutte le cose che dico. Innanzitutto ci sarebbe una difficoltà che ha origine nell'attuale assetto del Titolo V della Costituzione, che tralascio per semplicità. La prima cosa da fare è allocare risorse e ripristinare una corrispondenza fra i punti di responsabilità e i punti di disponibilità di spesa pubblica. In secondo luogo, bisogna determinare un quadro regolatorio del settore che, attraverso forme di selezione degli operatori affidatari, con procedure ad evidenza pubblica, favorisca la perimetrazione di bacini di gara sufficientemente estesi, che, a nostro avviso, dovrebbero essere tendenzialmente regionali. Questa può essere una modalità per favorire la crescita dimensionale delle imprese e la progettazione di strutture di offerta integrate, e per sostenere l'offerta nelle aree a domanda debole. Inoltre, le procedure di affidamento dovrebbero avere una durata sufficientemente lunga, nei limiti massimi previsti dal Regolamento dell'Unione europea. Questa ci pare la condizione indispensabile per poter sostenere, anche a carico degli affidatari, gli ingenti investimenti necessari.

Siamo disponibili ed interessati, inoltre, a discutere le modalità per un progressivo passaggio dall'attuale sistema dei costi storici ad un nuovo sistema, che faccia riferimento ai costi *standard*, fuori da schematizzazioni ideologiche, con un approccio che tenga conto degli aspetti industriali, ma anche delle condizioni determinate territorialmente dal decisore-programmatore pubblico.

La prospettiva di questo settore, a nostro avviso, è comunque collegata ad una

incremento significativo, in un tempo relativamente breve, dei volumi complessivi del trasportato.

Riteniamo, infine, che vadano rafforzate le previsioni normative relative alla tutela del lavoro. Sono cinque anni che nel trasporto pubblico locale non riusciamo a rinnovare il contratto nazionale di categoria.

Infine, ci sembra utile utilizzare questa sede per un richiamo, anche se non riguarda una competenza diretta di questa Commissione. Nei primi giorni di giugno le organizzazioni sindacali del settore hanno avuto un incontro con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. In quell'occasione sono state individuate quattro priorità, sulle quali il Ministro ha dato la disponibilità ad avviare altrettante sedi tematiche di confronto. Una di queste priorità è il trasporto pubblico locale. Apprendiamo per altre vie che un percorso analogo è in corso di definizione con la Conferenza delle regioni. Siccome questa questione riguarda, oltre che il rapporto con il Parlamento, anche il rapporto con il Governo, noi sottolineiamo la necessità che in questa sede di confronto, che è in corso di costruzione con la Conferenza delle regioni, sia prevista la partecipazione delle parti sociali, o quanto meno un parallelismo nel confronto con esse. Grazie.

ANTONIO PIRAS, *Coordinatore nazionale mobilità TPL di FIT-CISL*. Buon giorno a tutti. Vi ringraziamo per quest'audizione. Condividiamo completamente l'impostazione che il presidente ha espresso nell'introduzione dell'audizione.

Non impiegherò tanto tempo. Faccio solo un *excursus* storico su alcune questioni alle quali ha già accennato Rocchi. Dal decreto legislativo n. 422 del 1997 ad oggi sono passati sedici anni. L'unica discussione che si può fare riguardo al fallimento della riforma del trasporto pubblico locale riguarda l'avverbio da utilizzare: «drammaticamente», o «vergognosamente». Siamo tutti d'accordo (la politica, le aziende, i sindacati e gli utenti) sul fatto che questa riforma non è andata in

porto, e non ha prodotto assolutamente nulla.

In seguito a tutti i provvedimenti legislativi talvolta contrastanti fra loro, che sono intervenuti in questi anni, alcuni favorevoli all'affidamento *in house* e altri favorevoli alle gare, si è arrivati alla situazione attuale. Per cui questi provvedimenti non hanno determinato niente di quello che da anni chiediamo, come sindacato, cioè un'organizzazione industriale del settore e una profonda riforma, volta anche a superare la frammentazione del settore. Attualmente ci sono circa 1.100 aziende, che vanno da un dipendente a oltre 13.000. Nei Paesi europei più simili al nostro ciò non avviene. Non mi si dica che in queste piccole aziende il costo della produzione è minore. Ci sono una serie di motivi — che non elencherò, perché sarebbe antipatico — per i quali il costo del lavoro è più basso. Dico soltanto che ci sono sedicenti piccoli imprenditori che con atteggiamenti pirateschi, che lavorano nel settore sfruttando davvero il lavoro.

Durante il Governo Prodi c'è stato un tentativo, da parte della Presidenza del Consiglio dei Ministri, di mettere al tavolo tutti i soggetti interessati, e si stava andando verso la definizione di regole condivise. Lo slogan del tavolo era: «Regole e risorse per il trasporto pubblico locale». Come ben sappiamo, spesso le legislature finiscono anticipatamente, e la discussione non è continuata.

La situazione attuale è caratterizzata da una grave crisi del settore, ma, rispetto ad altre aree merceologiche o industriali, non c'è una crisi della domanda. Anzi, in questo periodo la domanda è in forte aumento. Infatti, la crisi economica porta le famiglie, i lavoratori e i cittadini in genere ad utilizzare di più il mezzo pubblico e meno l'auto, perché il costo dei carburanti è salito. Questi sono dati statistici inconfutabili. Le aziende vendono più abbonamenti e più biglietti. In questa primavera si è rilevata una riduzione di traffico a Roma.

Tuttavia, a quest'aumento della domanda non corrisponde un miglioramento o un aumento dell'offerta. La saturazione

degli autobus è sempre più elevata. Negli orari di punta, gli autobus viaggiano con una saturazione del 150-160 per cento. Non si può pensare che questa situazione possa andare avanti, anche per questioni di inquinamento e di traffico, su cui non mi soffermo. Il fatto singolare è proprio che mentre in altre parti c'è crisi per assenza di domanda, nel nostro settore la domanda è forte, ma non c'è una risposta relativamente a questo bisogno.

Dopo tutte queste contrastanti riforme, nel tavolo contrattuale che abbiamo aperto nel novembre 2012, e che ha trovato una prima semi-conclusione a metà strada del contratto nazionale di lavoro, si è avuta anche la definizione del nuovo Fondo nazionale trasporti. Lo Stato garantisce un trasferimento di circa 5 miliardi all'anno alle Regioni a statuto ordinario. La differenza rispetto al passato è che questo trasferimento viene vincolato alla spesa sul trasporto pubblico locale.

Le questioni sollevate dal presidente nella sua introduzione sono molto urgenti. Dato che qui si fanno le leggi, non è necessario che io vi spieghi che la materia dei trasporti non è concorrente, ma è di esclusiva competenza delle regioni. È già successo che una regione ha presentato il ricorso alla Corte costituzionale. Vedremo cosa succederà. Il grosso rischio è che il castello messo in piedi in questi ultimi sei mesi crolli improvvisamente in seguito ad una sentenza della Consulta, che potrebbe stabilire che, essendo la competenza delle regioni, non si può obbligare quest'ultime a destinare le risorse in modo vincolato. Di conseguenza, l'urgenza esiste.

La mia conclusione si avvicina sostanzialmente a quella di Alessandro Rocchi. Noi chiediamo una regolazione di norme che definisca in maniera puntuale, da qui a vent'anni, la situazione del settore; una legislazione che aiuti l'aggregazione delle aziende e che metta fine a quello che noi definiamo « nanismo aziendale »; e infine, garanzie per il lavoro nei cambiamenti di azienda e in casi simili. Non possiamo non chiedere questo. La conclusione del contratto per noi è una richiesta obbligatoria e legittima.

Inoltre, servono più fondi di quelli attualmente disponibili. Questa è la questione più importante. Grazie.

SALVATORE OTTONELLI, *Segretario nazionale mobilità di UILTRASPORTI*. Grazie, presidente. Ci associamo al saluto e al ringraziamento, che non vuole essere rituale, ma è profondamente sentito, anche perché ci siamo resi conto che, seppur da punti di vista diversi, abbiamo una percezione assolutamente convergente sullo stato di gravità della situazione del trasporto locale.

Noi abbiamo due sostanziali scenari su cui vorremmo operare. Uno è quello dell'offerta del servizio; l'altro è quello relativo alle ricadute sul fattore lavoro. Si tratta di un elemento che non possiamo dimenticare, essendo portatori di interessi ben precisi e identificati in questo mondo.

La situazione che ci troviamo di fronte oggi è estremamente drammatica, e rischia di evolvere in termini ancora più negativi. Abbiamo aziende fallite nel napoletano. Ci sono contratti di solidarietà a Genova, dei quali sappiamo già che non potranno reggere ulteriormente, e quindi bisognerà rimetterci le mani. Ci sono difficoltà in Umbria. Abbiamo situazioni di sofferenza in diverse parti d'Italia. Aziende intere sono state vendute, ad esempio a Firenze; altre sono in procinto di essere vendute, come la GTT a Torino.

Sono segnali che qualche anno fa erano assolutamente inimmaginabili per un settore considerato « protetto e garantito », come il trasporto pubblico locale. Oggi noi ci troviamo a fare i conti con queste nuove realtà. A fronte di questo, abbiamo una situazione che il cosiddetto « mercato » sta delineando: gruppi industriali, spesso di origine pubblica, tendono ad acquisire pezzi di servizio e di aziende, e a dettare regole, anche feroci, rispetto al mercato, determinandolo e non accompagnandolo. Questi gruppi non si identificano con un'esigenza sociale, ma impongono regole che spesso sono di difficile accettabilità.

Rispetto a questa situazione, noi riteniamo che sia urgente un intervento profondo da un punto di vista normativo, che

ridisegni tutto l'assetto del trasporto pubblico locale. Noi abbiamo normative vecchissime: alcune risalgono al 1981; altre, sul rapporto di lavoro, risalgono addirittura al 1923. Abbiamo bisogno che si metta mano al sistema in profondità, dettando regole nuove, adeguate e funzionali.

C'è un problema di finanziamento, ma non è l'unico problema. Il servizio non si regge, perché chi interviene su di esso non è in grado di programmare una condizione industriale, perché manca la certezza dei flussi finanziari. Questa certezza viene meno, perché non si sa esattamente per quanto tempo e quale servizio si potrà fornire. In questa situazione si mescolano il ruolo delle regioni, che dovrebbero pianificare un'offerta, e il ruolo dei gestori, che dovrebbero poi realizzarla.

L'insostenibilità dipende anche dalla struttura del sistema. Parliamo di un sistema composto da oltre 1.100 aziende, delle quali solo 250 (più o meno) hanno una consistenza industriale di almeno 50 dipendenti, mentre le restanti aziende impegnate in questo settore scendono abbondantemente sotto quei livelli, spessissimo sotto la soglia dei cinque dipendenti.

Nonostante la soglia dei quindici dipendenti prevista dalla legge 300, c'è una situazione diffusa di gestione del servizio fatta di microaziende, che spillano risorse enormi dalle finanze pubbliche, perché in alcune situazioni, pur passando da un sistema di concessione a un sistema di affidamenti, si determinano condizioni di sperequazione e di disallineamento rispetto ai servizi offerti.

Rispetto a questi scenari, vorremmo provvedimenti legislativi organici che rimettessero ordine al sistema del trasporto locale e ridisegnassero le competenze fra Stato e regioni, riassegnando alle regioni un ruolo di pianificazione e attribuendo al Governo centrale un ruolo di individuazione di obiettivi e di tutele da un punto di vista costituzionale. Vorremmo anche che nelle regioni si ragionasse sul vincolo di risorse. Infine, vorremmo che si facesse un salto di qualità, nel considerare il

trasporto un elemento essenziale della vita sociale, al pari della sanità e dell'assistenza.

Oggi nelle regioni le risorse, che sono scarse, vengono utilizzate, giustamente, per intervenire nei confronti dell'assistenza sanitaria o delle persone in difficoltà, e vengono distolte proprio dal trasporto. Questo determina non solo una condizione di sudditanza e di «serie B» per il trasporto locale, ma anche dei fenomeni di aggravio delle condizioni socio-economiche. Senza possibilità di mobilità, non c'è possibilità di sviluppo, e viene a mancare anche quella condizione di coesione sociale che è il connettivo con il quale la nostra società fino ad oggi è cresciuta.

Su questa partita, noi siamo disponibili a metterci in gioco, sostenendo l'ipotesi di passare, per l'assegnazione dei servizi, dal sistema tradizionale dell'affidamento diretto al sistema delle gare. Su questo, il Governo precedente aveva già lanciato qualche segnale.

Tuttavia, intendiamo anche sollevare un'obiezione e un grido d'allarme. Se si passa al sistema delle gare, non possiamo dimenticare che le gare fatte solo con il criterio del maggior ribasso e del valore economico sono la preconditione per marginalizzare ulteriormente questo settore. A nostro avviso, nelle gare, il concetto della condizione economica va accompagnato con sistemi che impongano la programmazione sul territorio. La programmazione non può essere di quartiere o comunale, ma deve superare la provincia, e deve essere la più estesa possibile, ragionando di flussi e di mobilità in un territorio. Ci deve essere una condizione che parta dal concetto di complementarità delle varie modalità di trasporto, obbligando, da un punto di vista legislativo, a una programmazione che metta insieme gomma e ferro, non in una logica di concorrenza fra le due modalità, ma in una logica di complementarità e di completa visione del flusso di domanda a cui si risponde.

Aggiungo un'ultima cosa rispetto alla questione delle gare: non dimentichiamoci

che quando si interviene sul fattore economico, l'ultimo anello su cui si scarica tutto il risparmio è il costo del lavoro. Noi abbiamo esempi, non solo in questo mondo, in cui quest'operazione comporta esuberi e precarietà dei rapporti di lavoro, destrutturando le condizioni di lavoro. Diventano inutili i ragionamenti al Ministero del lavoro e delle politiche sociali, sul sostegno a queste o quelle iniziative, se il sistema industriale, anche nel trasporto locale, rimane imperniato solo ed esclusivamente su una logica che confronta i costi, assegna il servizio a chi fa risparmiare e lascia all'azienda il problema dei dipendenti e del sindacato che si trova davanti, che deve ragionare in termini di licenziamento, di mobilità o di solidarietà.

Occorrono regole anche sotto quest'aspetto, in termini di clausole sociali e contrattuali. Infatti, un altro sistema spesso abusato consiste nel sostituire le forme di contrattazione riconosciute con delle forme ambigue. Tutti si aspettano che l'autista di un autobus abbia un contratto da autoferrotranviere. Invece, ci sono autisti di autobus che hanno contratti individuali impostati sul contratto dei camionisti delle merci, magari ungheresi. Sono realtà esistenti nel nostro Paese, che una normativa, che finalmente metta ordine su questa materia non può, a nostro avviso, ignorare.

Concludo, ricordandomi che, come attività complementare, sono sindacalista. Questo è un settore che, impegnando circa 115-116.000 lavoratori, secondo l'ultima stima, è da ben cinque anni senza rinnovo contrattuale. Anche se due mesi fa abbiamo siglato un piccolo accordo che assegnava 700 euro, come anticipo sui vecchi contratti, la metà delle aziende non ha pagato quelle quote. Sono cinque anni che questi lavoratori non beccano un quattrino rispetto al loro rapporto di lavoro, e i loro non sono certo stipendi da nababbi. I rapporti con i loro dirigenti si sono molto diversificati, diventando rapporti 1 a 40, 1 a 50, o anche 1 a 100, e questa gente è ancora ferma al palo. Grazie.

FABIO MILLOCH, *Segretario generale trasporti di UGLTRASPORTI*. Buongiorno. Ringrazio anch'io per la possibilità di essere qui in quest'audizione.

Colgo l'invito rivolto all'inizio dal presidente, anche perché sembra veramente presuntuoso pensare di esplicitare tutte le questioni in cinque minuti, per dare un reale contributo alla questione del trasporto pubblico locale e della mobilità. Noi viviamo ormai da anni in uno stato di precarietà assoluta, in quanto non abbiamo un quadro normativo che unifichi la materia del TPL e della mobilità su tutto il territorio nazionale.

I colleghi che mi hanno preceduto hanno cercato di entrare anche se parzialmente nel merito. Io non vorrei ripetere cose già dette, ma vorrei analizzare altri due aspetti. Posto che, per quel che riguarda il quadro normativo, abbiamo una necessità assoluta, in quanto abbiamo bisogno di certezze per riprogrammare il trasporto pubblico locale, ci sono altri due aspetti importanti.

Innanzitutto, vorrei sottolineare il disagio dei lavoratori, che da cinque anni non hanno un rinnovo del contratto. Questo aggrava anche il rapporto fra l'utenza e i lavoratori stessi. Infatti, il primo contatto con l'utenza lo ha il lavoratore, anche nelle situazioni problematiche che si originano non per sua negligenza, ma per qualche disfunzione al di sopra di lui. Analizzando i dati sulle aggressioni subite dai lavoratori, senza alcun tipo di colpa, emerge una situazione alla quale credo che tutti dovremmo porre rimedio.

Porvi rimedio significa anche cercare di rasserenare i rapporti. L'utenza è sicuramente un po' arrabbiata con noi, perché il trasporto non funziona. Sono pochissime le realtà dove si può essere contenti di prendere i mezzi pubblici. D'altra parte, abbiamo sicuramente una precarietà, non soltanto lavorativa, come in molti altri settori, ma anche di natura economica. Come ricordava il collega Ottonelli, in cinque anni è stato sottoscritto solo un accordo per 700 euro lordi *una tantum*, praticamente un nulla. Quest'accordo è

servito soltanto per cercare di sbollire quella tensione che si è creata nella categoria.

Vorrei sottolineare — non per darci una pacca sulla spalla — che le nostre organizzazioni hanno avuto un alto senso di responsabilità, per cercare di raffreddare gli animi all'interno degli impianti e dei luoghi di lavoro. Per entrare oggi sui posti di lavoro, fare un'assemblea e vedere le realtà lavorative, bisogna veramente aver coraggio, perché il clima è incandescente.

Ho ascoltato con molto piacere l'introduzione del Presidente Meta. È importante rendere paritetica la possibilità di muoversi all'interno delle proprie città, anche per le persone che non possono permettersi la macchina, al di là del costo del carburante. Ci sono persone che non hanno questa possibilità, e per le quali il mezzo pubblico, dopo i piedi, è il primo reale strumento di mobilità.

Mi fa piacere che voi cerchiate una collaborazione con noi. Ripeto che in tutti questi anni abbiamo dimostrato il nostro senso di responsabilità, cercando di rasserenare la categoria. Adesso vorremmo iniziare a vedere qualcosa, come promessi anche dal ministro Lupi, che ha messo al primo posto il problema del trasporto pubblico locale. C'è un disagio ormai troppo fuori misura per essere contenuto, e per continuare ad avere un rapporto sereno.

Noi ci siamo permessi di consegnare una memoria. Successivamente, daremo un'integrazione della medesima. Speriamo veramente che questa Commissione ci consideri dei veri collaboratori. Il collega della CISL diceva che qui si fanno le leggi. Posto che ognuno deve avere le proprie posizioni, io credo che noi possiamo dare un contributo reale sulla situazione, e in particolare sulla razionalità del trasporto pubblico locale e della mobilità.

Concludo dicendo che l'accordo sottoscritto nel 2008 per avere un contratto unico della mobilità, insieme ai colleghi ferroviari, è un elemento di cui lo Stato e la cittadinanza tutta non possono fare a meno, se vogliamo avere dei benefici che abbiano un senso, e per non sentirsi

inferiori per quanto riguarda la mobilità quando andiamo in altri Paesi. Grazie.

ANDREA GATTO, *Segretario generale di CISALTRASPORTI*. Ringraziamo anche noi per quest'audizione. Traggo spunto dalle parole espresse dal presidente nell'introduzione, a proposito della necessità di fare un patto che, una volta per tutte, risolva questo benedetto problema. Noi siamo ovviamente interessati e disponibili a collaborare.

Le prime due righe del vostro programma sono emblematiche: « il settore del trasporto pubblico locale rappresenta un elemento essenziale per la qualità della vita dei cittadini; al tempo stesso è un settore che presenta, nel nostro Paese, problemi e carenze assai rilevanti. » Il punto è questo.

Spesso però ci si ricorda del trasporto pubblico locale solo quando ci sono gli scioperi, e cioè quando non c'è il trasporto pubblico locale. Per il resto, in un modo più o meno sordinato, i mezzi circolano, e, anche se sono un po' vecchi e un po' pieni, bene o male, la baracca va avanti.

Noi invece scontiamo altri problemi. Anche questo è scritto nel vostro programma: « questa complessa vicenda normativa ha avuto un evidente impatto sull'attuale assetto del settore ». È evidente che ci sono regole confuse e contrastanti, che creano delle serie difficoltà a chiunque voglia farvi riferimento.

Anche per quanto concerne i profili del finanziamento del settore del trasporto pubblico locale, si deve registrare una situazione anomala.

C'è un passaggio nel vostro programma che, secondo me, trascura un elemento. Voi dite che, con i 4,9 milioni dedicati al trasporto pubblico locale e allocati nel fondo istituito dalla legge di stabilità 2013, c'è stato un incremento, rispetto all'assetto precedente, di 465 milioni di euro nel 2013, 443 nel 2014 e 500 nel 2015. Rispetto alla situazione reale, però, nonostante quest'incremento, all'appello mancano 1,5 miliardi del cosiddetto « fondo

perequativo » del quale sicuramente Asstra e Federmobilità, che avete già udito, vi avranno fatto ampia citazione.

Questo fondo perequativo è quello a cui si riferiva il collega che mi precedeva. Si tratta di risorse dedicate ad altre attività, tra cui la sanità. Che ciò sia corretto o scorretto è discutibile, ma comunque il problema è questo.

Come si può risolvere questo problema delle regole e delle risorse? Innanzitutto ci vuole un momento in cui tutti i soggetti interessati (il Governo, i ministeri, le regioni, gli enti locali, le aziende pubbliche e private, le organizzazioni sindacali, e anche le associazioni dei consumatori, per quanto rappresentative) possano riunirsi e trovare dei punti di sintesi su ciò che bisogna fare. Il collega dalla CISL faceva riferimento al tavolo interistituzionale istituito a Palazzo Chigi nel 2007, che aveva fatto un lavoro importante, che atteneva molto schematicamente agli elementi costituenti la spina dorsale del settore. Un primo elemento è l'individuazione di bacini di traffico ottimali, provinciali o regionali, cui faceva riferimento Rocchi. In secondo luogo, si tratta di stabilire se i servizi minimi sono quelli che si possono finanziare con le risorse disponibili, o quelli che sarebbero effettivamente necessari a una mobilità adeguata per i cittadini. Un altro elemento fondamentale sono le modalità di affidamento dei servizi (gare, *in house*, doppio getto). Bisogna inoltre discutere di come si trattano i subentri di nuove imprese a seguito di eventuali gare, e di come vengono trattati e tutelati i lavoratori, e quindi di clausole sociali inequivocabili ed esigibili. Un'altra questione importante è come vengono articolati i capitolati e i contratti di servizio, che rischiano di diventare pezzi di carta, dove c'è un obbligo di servizio al quale non corrisponde un corrispettivo adeguato alla copertura dei costi.

C'è poi il tema dell'indicizzazione delle tariffe. Io penso che in nessun posto si pagano la luce, il gas e l'acqua come in Italia. Per il telefono è un po' diverso. Si pagano con una bolletta che è esattamente

la differenza tra il costo e la copertura delle entrate, salvo conguaglio a fine anno. In altre parole, si pagano in anticipo, salvo conguaglio. Le nostre imprese, attraverso un sistema molto più complicato, sono spesso costrette ad andare col cappello in mano da alcuni soggetti per fasi dare le risorse che consentano di offrire il servizio. In questo modo, come ha detto Rocchi, le aziende si indebitano. L'ATAC di Roma è indebitata con le banche per 1,6 miliardi di euro. Le aziende, oltre a pagare interessi passivi mostruosi, continuano a veder aumentare il proprio disavanzo. È una situazione assolutamente ingestibile dal punto di vista industriale.

Sui costi *standard* vi ha dato un'ampia documentazione l'Asstra, con una serie di algoritmi molto complicati. È una materia sulla quale ci si può divertire, però qualcuno deve definire dove va messa l'asticella. Altrimenti, ognuno la mette dove vuole.

Un ultimo elemento, non meno importante, è l'aggregazione delle imprese. Dico solo che su questo facciamo veramente ridere.

Mentre queste cose non si fanno, succede che vengono tagliati i servizi, perché non ci sono le risorse; aumentano le tariffe; e si creano esuberanti di personale. Le nostre aziende, siccome fino a ieri sono state sotto la campana di vetro del monopolio, non hanno gli ammortizzatori sociali, perché non pagano i contributi all'INPS né per la cassa integrazione ordinaria, né per quella straordinaria, e neppure per la mobilità. Pagano solo l'indennità di disoccupazione.

Come diceva il collega, ci sono realtà come la mia — io sono un dipendente dell'AMT di Genova — dove abbiamo dovuto mettere 600 persone in cassa integrazione. Adesso, siccome le risorse per la cassa integrazione sono finite, siamo dovuti passare ai contratti di solidarietà. Diventa difficile gestire queste situazioni.

È bene ricordare che le nostre aziende non sono — con tutto il rispetto — le Ferrovie dello Stato, che non possono fallire, perché sono di proprietà del Ministero dell'economia e delle finanze, e

quindi fallirebbe lo Stato. Le nostre aziende sono società per azioni, di norma di proprietà totale dei comuni o delle province, se svolgono servizi extraurbani, e qualche volta delle regioni. In quanto tali, sono sottoposte alle norme del codice civile, che sono molto rigide e prevedono alcune cose, ad esempio in caso il disavanzo superi un terzo del capitale sociale, e impongono agli amministratori precise azioni, pena la loro responsabilità sul piano amministrativo.

Come diceva il collega, sono fallite alcune aziende. Per adesso ne sono fallite solo tre: l'azienda di Caserta, quella di Salerno, e l'Eavbus di Napoli, con 2.400 lavoratori. Stanno per fallire l'Atac di Roma, l'AMT di Genova e l'Amat di Palermo, con altri 17.000 lavoratori. Non voglio annunciare catastrofi, ma se nessuno pone un rimedio, finirà così, e saremo a 20.000 lavoratori su 100.000.

Il problema del trasporto pubblico, se non viene urgentemente ed adeguatamente risolto, non sarà solo un problema di mobilità dei cittadini e di diritto costituzionale, ma diventerà un problema di ordine pubblico, anche perché, come ha detto il collega dell'UGL che mi ha preceduto, noi non riusciamo più a spiegare ai lavoratori perché in Italia non si riesca a sottoscrivere un contratto nazionale da cinque anni.

PRESIDENTE. Dato che i tempi sono stretti, io vi invito — e sono sicuro che lo farete, perché avete elaborato tanti materiali, che qui avete riassunto verbalmente — ad inviarci i documenti scritti, se volete partecipare alla costruzione della sintesi finale. In questo modo consentiamo ai circa cinquanta colleghi, non tutti presenti oggi, di leggere le vostre riflessioni.

Do la parola ai deputati che intendono intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

IVAN CATALANO. Vorrei ringraziare i relatori. Innanzitutto, mi presento: sono Ivan Catalano del Movimento 5 Stelle. Vorrei fare una domanda in merito al contratto nazionale del lavoro. Vorrei sa-

pere quali sono i limiti della libertà sindacale e dell'imposizione da parte dello Stato sul contratto di lavoro, ossia fino a che punto lo Stato deve normare questo contratto, e dove invece deve esserci una libertà contrattuale da parte delle forze sindacali e delle aziende.

Vorrei inoltre sapere che tipo di contratto voi pensate sia idoneo per la gestione del trasporto pubblico locale, in modo complementare per tutte le forme di trasporto. Vorrei capire se si prevede un livello contrattuale uguale per tutti, e un secondo livello contrattuale, che può essere definito con degli accordi separati tra aziende e forze sindacali. Grazie.

PAOLO GANDOLFI. Grazie, presidente. Avete tutti insistito sulla necessità di un progressivo accorpamento delle aziende, ritenendo la dimensione piccola un problema e la dimensione grande una soluzione. Vorrei sapere se a questo proposito avete valutato gli effetti che si generano rispetto alla pratica in uso, soprattutto nelle aziende più grandi, del subaffidamento di parte dei servizi ad aziende che hanno dei livelli di garanzia e tutela dei lavoratori decisamente meno solidi. Inoltre, forse il rapporto stretto e il non consolidamento delle strutture delle agenzie della mobilità, e quindi dei soggetti regolatori, potrebbe produrre, invece che dei benefici, qualche problema, in un processo di aggregazione troppo spinto.

MICHELE MOGNATO. Ringrazio i rappresentanti sindacali e seguo il ragionamento del mio collega. Come avete messo in evidenza, uno dei temi fondamentali, oltre alle risorse, è la questione dell'aggregazione, per dare più solidità alle aziende, con l'attenzione alle conseguenze che possono esserci. Bisognerebbe quindi favorire una legislazione che vada verso questa direzione. Immagino che la questione richiederebbe qualche minuto in più.

In giro per l'Italia si stanno costruendo alcune aggregazioni o nuovi assetti societari con Busitalia. Come giudicate questo nuovo sistema di aggregazione, che potrebbe anche consentire una maggiore in-

tegrazione con il ferro? È un lavoro da proseguire, oppure è un tema che va analizzato realtà per realtà?

VINCENZO GAROFALO. Noi da tempo avevamo in mente di avviare quest'indagine conoscitiva sul trasporto pubblico locale, perché questo tema non riguarda soltanto il modo con il quale confrontarsi rispetto alla mobilità delle singole persone. Si tratta di raggiungere un livello di qualità di vita soddisfacente per molti pendolari, che al momento è insoddisfacente, qualunque sia il mezzo che devono utilizzare ogni giorno per muoversi. Diamo quindi molta importanza a quest'attività, per arrivare, come voi auspicate, a un sistema di regolamentazione efficace e efficiente.

Vorrei chiedervi alcuni chiarimenti. I colleghi che mi hanno preceduto hanno parlato di un vostro evidente indirizzo sulla politica di aggregazione. Sono state citate aziende della mia regione in stato prefallimentare, che arrivano a questa situazione per una serie di motivi. Le ragioni prevalenti sono due: un sovradimensionamento in termini di personale, soprattutto personale amministrativo, e un sistema tariffario, a mio giudizio, ormai assolutamente inadeguato per il livello di prestazione richiesto.

Come si può immaginare di risolvere il problema degli esuberanti che con l'aggregazione sicuramente si creeranno? Ovviamente le aziende ridimensioneranno alcune figure professionali.

A tal proposito, vi chiedo se non ritenete interessante cominciare a parlare non solo di trasporto, ma dell'intera filiera della mobilità. In questo rientra anche la gestione dei parcheggi, e tutto quello che ruota intorno alla mobilità moderna, che comporta l'eliminazione, o per lo meno il ridimensionamento, del mezzo proprio.

Avete parlato delle questioni di carattere economico, che spingono ormai tutte le famiglie, anche chi non lo avrebbe mai immaginato, a preferire il mezzo pubblico. Vorrei sapere se avete una visione in questa direzione, perché secondo me è necessario averla. Infatti, sembra che nei

territori in cui le aggregazioni sono state fatte — se non ricordo male, è stato fatto in Toscana, con una gara regionale — le cose non vadano nella maniera più serena. A proposito del bacino regionale di cui avete parlato, dato che ho citato la Toscana, vorrei anche capire se per voi questa è l'unica soluzione possibile.

Un'altra domanda riguarda le modalità (ferro o gomma). Il vostro riferimento mi sembra quasi tempestivo rispetto all'intervento dell'ingegner Moretti, che ha affermato che le Ferrovie si propongono di entrare come *player* globali nel campo del pendolarismo, riferendosi anche al settore stradale, e quindi al trasporto su gomma. Vorrei sapere come giudicate quest'affermazione, e se pensate che questo possa generare un problema di monopolizzazione, che noi invece, attraverso l'Autorità dei trasporti, abbiamo immaginato di tenere sotto controllo.

Vorrei inoltre sapere se avete individuato una realtà, locale o europea, che possa essere presa come modello di base. Infine, vorrei conoscere la vostra visione sul sistema tariffario, atteso che a mio giudizio il nostro sistema tariffario è eccessivamente a ribasso. Sarà impopolare dirlo, ma con una tariffa così bassa mi pare impossibile continuare a sostenere un sistema di trasporti efficiente, anche con tutte le ottimizzazioni possibili.

DIEGO CRIVELLARI. Rispetto al tema dell'aggregazione, mi unisco semplicemente alle sollecitazioni dei colleghi, chiedendomi in quale misura l'iniziativa del Parlamento o della Commissione possa essere utile ad un tema che è così meritevole di approfondimento, come è stato detto.

Ho invece una domanda rispetto all'intervento del dottor Piras. Si parlava di aumento della domanda, correlato anche alla crisi economica e all'aumento della benzina. Questo è un dato non nuovo. Vorrei però sapere se possiamo parlare di un dato sostanzialmente omogeneo, o comunque spalmabile sull'intero Paese, o se invece abbiamo differenziazioni e criticità, a seconda delle diverse aree. Grazie.

PRESIDENTE. Do la parola ai rappresentanti di FILT-CIGL, FIT-CISL, UIL-TRASPORTI, UGLTRASPORTI e CISAL-TRASPORTI, per la replica.

ANTONIO PIRAS, *Coordinatore nazionale mobilità TPL di FIT-CISL*. Io rispondo alla prima domanda e, visto che sono stato interpellato, anche all'ultima.

Sulla questione relativa alla contrattazione, cioè quale ruolo hanno lo Stato e le istituzioni rispetto al contratto collettivo nazionale di lavoro, io direi che possono avere, come è stato finora, un normale ruolo di mediazione tra le parti. In molti contesti — nel nostro purtroppo sembra che non sia possibile — si fanno i contratti nazionali di lavoro, senza mediazioni di nessuno, come avviene per i metalmeccanici e per i chimici. Noi abbiamo questo ruolo un po' ambiguo, perché nelle nostre controparti, che sono Asstra e Anav, ci sono aziende che ricevono danaro pubblico. È per questa ragione che il pubblico è sempre stato interessato, come le regioni, che sono coinvolte per i contratti a livello locale. Tuttavia, il contratto rimane sempre un contratto di diritto privato tra le parti.

Ribadisco però che è importantissima la mediazione, che c'è stata anche recentemente per l'ultimo accordo siglato ad aprile. Il Ministero del lavoro, il Ministero dell'economia e il Ministero dei trasporti sono stati partecipi in tutte le riunioni e ci hanno dato una mano a raggiungere quel piccolo risultato.

Riguardo alla situazione attuale del contratto, all'inizio del 2008 abbiamo presentato una piattaforma in cui noi sindacati chiedevamo un contratto della mobilità, che mettesse insieme due contratti nazionali: quello degli autoferrotranvieri e quello dei ferrovieri. È stata concordata una prima parte di carattere generale (quattro articoli) di questo contratto, che poi è rimasto lettera morta, nonostante la lunga e faticosa negoziazione. I ferrovieri l'anno scorso hanno rinnovato il loro contratto, mentre noi siamo ancora abbastanza lontani da poterlo fare.

Questa è la situazione attuale. Tuttavia, noi non abbiamo rinunciato al nostro

progetto del contratto della mobilità. Riteniamo che questo sia il nostro obiettivo finale, ma non sappiamo in quanto tempo ci si potrà arrivare, tenendo conto anche del fatto che Asstra e Anav — non si sa per quali motivi — hanno disdettato l'accordo del 30 settembre di due anni fa, e quindi non vogliono applicarlo.

Infine, rispondo all'onorevole Crivellari che mi ha chiamato in causa. La situazione relativa all'aumento della domanda, a nostro sapere, è chiaramente molto più importante nelle grandi città, dove avvengono gli spostamenti di massa e si creano situazioni di traffico rilevanti. Bisogna aggiungere che, come il gatto che si morde la coda, più aumentano le persone che utilizzano il mezzo pubblico, anziché il mezzo privato, più diminuisce la vendita di carburanti, e quindi si riducono le accise. Dalle accise arrivano le risorse per finanziare il settore. È veramente una cosa paradossale.

ALESSANDRO ROCCHI, *Segretario nazionale di FILT-CGIL*. Provo brevemente a fornire qualche considerazione intorno al tema complicatissimo della crescita dimensionale del sistema delle imprese nel trasporto locale e dei processi di aggregazione.

Il quadro di riferimento è descritto molto bene dal programma dell'indagine conoscitiva, nella parte che dà alcuni elementi fondamentali sull'attuale assetto industriale — è già tanto chiamarlo così — che caratterizza il sistema delle imprese di questo settore. Ci sono circa 200 aziende pubbliche, e 900 cosiddette « private ». Vorrei evidenziare che di queste 900 aziende private ce ne sono circa 600 la cui ragione sociale è di impresa familiare o impresa artigiana o impresa cooperativa.

Riteniamo che questo sia uno dei problemi fondamentali del settore, anche se non è l'unico. Naturalmente i processi di aggregazione e di crescita dimensionale possono essere fatti bene oppure male. Ad esempio, sembra abbastanza evidente che la riunificazione in un'unica azienda (Atac) a Roma, pur essendo un processo di

aggregazione e di crescita dimensionale dell'azienda, non ha affatto prodotto le efficienze che dovrebbero presentare i processi di aggregazione.

In relazione alle considerazioni espresse dall'onorevole Garofalo, intendemmo ragionare su imprese integrate che operino anche in altri servizi connessi alla mobilità. Noi lo vorremmo, però la legislazione che è maturata negli ultimi anni va in senso opposto, cioè scorpora le attività. Il Parlamento italiano in questi anni è andato nella direzione opposta rispetto a una visione integrata della mobilità a tutto tondo (sosta, viabilità eccetera). Ben venga qualche ripensamento su questo, ma adesso siamo costretti a prendere atto del fatto che oggi non è così.

Passo rapidamente al terzo elemento. Noi pensiamo che una mano importante per favorire questi processi di aggregazione possa venire anche dai contenuti che la regolazione del settore avrà in termini di orientamento e incentivazione alle aggregazioni. Ammettiamo che in questo settore possano continuare ad esistere delle forme di subaffidamento. Probabilmente non è il problema fondamentale. Ci sembra che prevedere un bacino di riferimento sufficientemente ampio per le gare, gli affidamenti e i contratti di servizio sia una delle caratteristiche che il quadro regolatorio dovrebbe fornire per la crescita dimensionale delle imprese.

I processi di aggregazione possono anche avere degli effetti negativi dal punto di vista occupazionale. Ne siamo consapevoli. Anche in questo caso, dobbiamo prendere atto del fatto che il legislatore italiano si è occupato poco di questo problema, e quindi sarebbe necessaria una maggiore attenzione. Il rischio che noi abbiamo oggi è che questi processi non si avviino, eventuali tentativi di aggregazione e crescita dimensionale non si realizzino, e il problema occupazionale si crei semplicemente per il fatto che il settore è in disfacimento. Abbiamo tutte le conseguenze negative, senza nessuna luce all'orizzonte.

Passo all'ultima questione. Nessuna azienda italiana in questo settore ha parametri industriali che la collochino nei

primi dieci posti a livello europeo (fatturato, capitalizzazione, chilometri esercitati). Perfino ATM Milano, che è forse l'azienda più infrastrutturata che opera in un'area metropolitana in Italia, non può essere annoverata ai vertici di una qualsiasi graduatoria europea delle imprese. Questo è un problema. Siamo pronti a sostenere processi che favoriscano le aggregazioni e che riescano, anche nella prospettiva — non è una questione che si risolve domani mattina — ad individuare due o tre campioni nazionali, che possano avere non soltanto una visione fuori dal campanile, ma anche qualche ambizione a livello internazionale, che sia dimostrata da fatti concreti, al di là degli *slogan* che spesso accompagnano questi processi.

SALVATORE OTTONELLI, *Segretario nazionale mobilità di UILTRASPORTI*. Intervengo molto rapidamente per fornire ulteriori elementi di riflessione, in primo luogo sulla questione del contratto e dei rapporti di lavoro.

L'intervento, secondo noi, non dovrebbe stabilire cosa fare e come farlo. Dovrebbe essere un intervento che accompagni e vincoli lo sviluppo della contrattazione tra parti. La definizione del contratto di lavoro resta una definizione tra aziende, sindacato e lavoratori. Bisogna però che si abbia assolutamente contezza di cosa si applica, di chi lo applica, e di come lo si deve applicare. Probabilmente, rispetto a questo meccanismo, potrebbe essere utile una legislazione di sostegno, che non entri nel merito, però fornisca il supporto logistico e l'ambiente nel quale questa condizione si realizza.

Rispetto al problema della filiera produttiva — consentitemi di utilizzare una sorta di *slogan* — la controtendenza nei fatti è stata tale che con lo scorporo si sono privatizzati gli utili e si sono ulteriormente rese pubbliche le perdite. L'operazione dei parcheggi o dei *ticket* di ingresso nei centri storici è un'operazione che, ovunque sia stata realizzata, ha prodotto risultati positivi, che non sono mai stati riversati sull'efficacia, sulla qualità e sulla produttività del sistema. Ci doman-

diamo per quale motivo ciò non sia avvenuto. Secondo noi, questa è un'operazione che si può realizzare, insieme a un'altra. Vorrei toccare la questione relativa a Busitalia, ma la lascio al collega che l'ha sollecitata.

La questione dell'integrazione ferrogomma, e quindi anche del sistema che si aggrega, noi la vediamo anche in questo modo: realtà piccole e estremamente marginali sono eredità di un sistema di gestione della cosa pubblica che era affidato alla concessione, per cui il titolare politico e amministrativo di una certa realtà decideva a chi e come dare un determinato servizio. Tutto ciò, tradotto con un'immagine molto più plastica, è come quel famoso acquedotto che ha mille buchi e perde acqua da tutte le parti. Alla fine della fiera, i risultati sono una scarsa efficacia e una scarsa utilità del servizio, e un'enorme mole di denaro pubblico che si perde. Aggregare significa creare le condizioni per determinare una massa critica industriale sufficiente.

La realtà è che nel nostro Paese ci dobbiamo misurare con gruppi industriali che vengono da fuori confine, che si chiamano Arriva, Veolia e RATP, e che hanno capacità imprenditoriali, finanziarie ed economiche talmente potenti da poter determinare le condizioni del nostro mercato, mentre noi siamo allo sbando a verificare che le cose succedano.

Noi abbiamo un esempio plastico di questa vicenda. Mi occupo di mobilità, e non solo di trasporto pubblico locale. Se proviamo a tornare indietro nel tempo agli inizi della liberalizzazione del trasporto merci, ci accorgiamo che all'inizio degli anni 2000 sono proliferate le aziende, più o meno grandi, nel mondo del trasporto delle merci. Oggi quelle aziende non esistono più, se non come filiali italiane, di proprietà totalmente italiana, con logiche che non sono italiane. Non sto facendo un ragionamento autarchico, lungi dalla nostra cultura. Si tratta di aziende che sono venute qui a fare *shopping*. Questa è esattamente la condizione che si potrebbe determinare nel nostro Paese, per cui rischiamo che, se non facciamo queste

operazioni, la decisione su cosa fare, come farlo, quando farlo, e con quali sistemi, sia presa da qualcuno a Berlino, a Parigi, a Londra, o in Sudamerica.

ANDREA GATTO, *Segretario generale Faisa/Cisal*. Non siamo anime candide e neanche pensiamo che in questo momento non ci sia una fortissima crisi nel Paese. Sappiamo che tutti i discorsi che stiamo facendo si inquadrano in questo contesto. Sappiamo perché il trasporto pubblico locale, e le aziende in particolare, sono nello stato in cui sono, cioè per la gestione, di cui anche noi siamo stati parte attiva. Non vogliamo fare le verginelle.

Detto questo, Busitalia è una rispettabilissima impresa, di totale proprietà delle Ferrovie dello Stato, e quindi ha alle sue spalle risorse adeguate e lo Stato. È un'azienda di 900 dipendenti, che con l'acquisizione dell'ATAF di Firenze diventeranno 2000, su 115.000 dipendenti del settore. Consideriamo le dimensioni per quelle che sono. Non facciamo i miracoli nemmeno in questo caso. Sta probabilmente pensando di comprare qualcosa in Umbria, a Genova, e a Torino.

Si potrebbe ripresentare lo stesso problema che si è verificato a Genova — l'onorevole Tullo sa bene di cosa parlo — dove il 49 per cento dell'azienda era stato comprato da Transdev e poi da RATP, che come dimensioni non ha nulla a che vedere con Busitalia. Si è creato un problema di conflitto tra il socio pubblico e il socio privato, perché le missioni e gli obiettivi sono diversi: uno deve fare utile, mentre l'altro deve gestire le situazioni politiche, sociali e relazionali. Questo è un problema che si dovrà affrontare.

Cosa vuol fare Busitalia nel concreto? Busitalia si presenta con un costo più basso, ed è frutto dell'ex Sita, che si è separata: da Roma in su c'è Busitalia, mentre da Roma in giù c'è la famiglia Vinella, che prima era socia insieme alle Ferrovie. La storia, la cultura e il sistema organizzativo sono quelli privatistici. Busitalia può offrire un costo ridotto. Evidentemente le amministrazioni pubbliche, in un momento di crisi, con scarsità di

risorse, stanno molto attente a queste offerte. Faccio l'esempio di Firenze: tramite una cessione di un ramo d'azienda, l'ATAF di Firenze è arrivata a Busitalia, che su 1.182 dipendenti ha immediatamente dichiarato 194 esuberanti. Questo è avvenuto perché il sindaco Renzi si era dimenticato di mettere nel bando di gara una clausola sociale che garantisse questi dipendenti, che adesso si stanno sistemando in diversi modi. Alcuni li hanno mandati a Padova, altri a Rovigo, altri dove c'erano le Autoguidovie a Milano, e qualcuno addirittura in Germania. Adesso rimane da sistemare il personale a terra. Ripeto che su 1.182 dipendenti, Busitalia ha dichiarato immediatamente 194 esuberanti. Se ci aggiungete uno zero, vedrete cosa succede.

C'è poi un altro problema, che si collega con la prima domanda sulla contrattazione: il nostro sistema è articolato su un contratto nazionale uguale per tutti, e una miriade di contratti di secondo livello, che sono frutto delle storie delle varie realtà. Sotto il profilo economico, il contratto di livello incide per il 30-40 per cento sulla retribuzione dei lavoratori. Busitalia non ha un contratto di secondo livello, e stiamo cercando di farne uno, innanzitutto attraverso l'armonizzazione dei quattro gruppi che ha a Padova, Rovigo, Firenze e Sansepolcro. Come organizzazioni sindacali, abbiamo fatto un protocollo delle relazioni industriali con Busitalia. La finalità è quella di arrivare a un contratto di secondo livello, che possa offrire un costo ridotto, e possibilmente un servizio migliore, a condizione che quest'operazione non la paghino i lavoratori.

FABIO MILLOCH, *Segretario generale trasporti di UGLTRASPORTI*. Credo che l'onorevole Garofalo abbia posto una domanda su un possibile conflitto d'interessi di Trenitalia, tra ferrovie e gomme, a proposito dell'affermazione dell'ingegner Moretti. Nel caso ci fosse un conflitto d'interessi, questo c'è da tempo, con Busitalia e altre situazioni. Quando l'ingegner Moretti sostiene che lui dà il servizio

regionale soltanto dove c'è la corresponsione da parte del cittadino, altrimenti non conviene e toglie il servizio, siamo noi a dover essere sensibili e focalizzarci su queste cose, oppure la classe politica ha qualche responsabilità in merito?

Questa non è un'accusa a lei o a tutti i parlamentari. Lo dico soltanto perché alle volte ci troviamo sulle spalle delle responsabilità, e dobbiamo affrontare delle situazioni che non sono prettamente di nostra competenza. Stiamo parlando comunque di una persona che ha una capacità di fuoco molto importante. Pensiamo che nell'anno scorso ha avuto 356 milioni di utili, come Ferrovie dello Stato, e non si sa quali saranno le destinazioni di queste risorse. Vorremmo anche noi cercare di capire. L'ingegner Moretti deve riferire a noi per gli aspetti relativi ai contratti, ma per gli indirizzi politici che lui detiene, in totale autonomia, probabilmente le risposte devono venire da un'altra parte. Grazie.

PRESIDENTE. Con il suo intervento finisce l'audizione delle organizzazioni sindacali. Vi sollecito ancora una volta ad inviarci i materiali scritti, se potete, prima della chiusura dei lavori parlamentari per la pausa estiva. Vogliamo fare un lavoro molto legato ai documenti, e non solamente ai dibattiti.

Ringrazio i rappresentanti di FILT-CGIL, FIT-CISL, UILTRASPORTI, UGLTRASPORTI e CISALTRASPORTI per il loro intervento e per i documenti depositati, di cui autorizzo la pubblicazione in allegato al resoconto della seduta (*vedi allegato*) e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 14.50.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. VALENTINO FRANCONI

*Licenziato per la stampa
il 13 settembre 2013.*

ALLEGATO



Segreteria Nazionale

On.le Signor Presidente
e On.li componenti
IX Commissione
della Camera dei Deputati

Audizione dell'11 luglio 2013

PREMESSA

Come Organizzazione Sindacale, siamo oggi in audizione presso codesta rispettabile Commissione a ribadire il ruolo strategico rivestito dal Trasporto Pubblico Locale per il nostro Paese. E' indubitabile, infatti, come il TPL rivesta in Italia un fattore di coesione sociale, strumento di lotta all'inquinamento ed alla congestione generata dal traffico privato, nonché sostegno alla competitività dei sistemi produttivi; essendo il diritto alla mobilità uno dei fondamentali diritti di cittadinanza, questo, malgrado il settore continui ad essere scarsamente considerato nella sua reale dimensione nello scenario dei servizi.

IL QUADRO NORMATIVO

Il quadro legislativo introdotto con il D.L. 24 gennaio 2012, n. 1, convertito in Legge 24 marzo 2012, n. 27, sta incontrando notevoli difficoltà attuative che stanno già mettendo in forse le diverse scadenze previste e, soprattutto, condizionano e rendono incerti i relativi adempimenti di competenza delle Regioni e degli Enti Locali.

Appare evidente la esigenza di un completamento del quadro di riferimento normativo che si possa caratterizzare da elementi di stabilità e di certezza, così da combinare i necessari raccordi interpretativi ed applicativi tra il Regolamento (CE) n. 1270/2007 e la legislazione nazionale, al fine di garantire l'applicazione di regole chiare per l'affidamento dei servizi e la tutela del lavoro.

Attraverso l'istituzione, con la legge di Stabilità del 2013, del Fondo nazionale per il contributo dello Stato al TPL e le procedure per una nuova riprogrammazione e organizzazione di risorse ci siamo avviati verso una prima risposta organica per il settore. Sarà nostro impegno verificare che la sua declinazione non vada a scapito dei livelli occupazionali, del servizio alla cittadinanza e della sicurezza del sistema.

LE RISORSE

Inoltre, il quadro delle risorse finanziarie reso disponibile dai recenti provvedimenti legislativi e dalle intese intervenute tra Governo e Conferenza delle Regioni in materia di trasporto locale risulta complessivamente insufficiente per l'anno in corso e tuttora indefinito per i prossimi anni, a partire dal 2014.

Intanto, a partire dalla seconda metà del 2010, il settore ha subito una significativa contrazione delle risorse finanziarie pubbliche effettivamente trasferite, determinandosi variegata e sempre più diffuse situazioni territoriali ed aziendali caratterizzate da crescenti difficoltà finanziarie delle aziende, sia pubbliche che private, già in diversi casi addirittura sfociate in criticità occupazionali, malgrado la riduzione dei servizi erogati e l'aumento, pressoché generalizzato, delle tariffe applicate.

Dall'analisi degli elementi raccolti in tal senso, per consentire una concreta possibilità di una adeguata ed efficace gestione industriale del Trasporto Pubblico Locale, emerge la necessità di risorse adeguate, certe ed indicizzate al fine di evitare l'indeterminatezza e l'incertezza della gestione, indispensabili per assicurare una efficace opera di bilancio, di innovazione dei sistemi di trasporto e di ammodernamento del materiale

rotabile: in questa prospettiva, occorre elaborare in tempi rapidi il meccanismo dei costi standard e garantire la fiscalizzazione di tutti i trasferimenti statali per il Trasporto Pubblico Locale con carattere di generalità e di permanenza.

POLITICA DI PROGRAMMAZIONE

D'altra parte, per quanto risulta alla scrivente Organizzazione Sindacale, il cosiddetto tavolo tecnico permanente sul trasporto locale, istituito da diversi mesi tra Ministero degli Affari Regionali e Conferenza delle Regioni, non riesce a definire soluzioni soddisfacenti per l'immediato, né a delineare orientamenti strutturali di prospettiva, per cui, in questa situazione, l'utenza del trasporto locale, sia su ferro che su gomma, rischia una ulteriore penalizzazione nella quantità, nella qualità e nel costo dei servizi fruiti, peraltro in una fase in cui la crisi economica fa invece crescere in modo significativo la domanda di trasporto collettivo.

L'urgenza di una profonda riorganizzazione del settore comporta lo sviluppo, da parte delle amministrazioni regionali e locali, di una politica di programmazione che favorisca l'integrazione modale tra i vari sistemi di trasporto, una considerevole innovazione tecnologica, un potenziamento infrastrutturale ed un rinnovo del materiale rotabile, nonché processi di integrazione tariffaria, politiche tese al raggiungimento della dimensione ottimale dei bacini di traffico, atta a garantire una risposta efficace dei sistemi di trasporto alla domanda di mobilità in una logica di sostenibilità economico-finanziaria.

PROCESSO DI AGGREGAZIONE

Peraltro, la perdurante incertezza dei processi di aggregazione delle aziende del settore rischia di pregiudicare il riassetto industriale del sistema delle imprese ed impedisce di delineare qualsiasi possibile prospettiva positiva per il corrispondente settore nazionale delle costruzioni di bus e treni, pur in presenza di un'evidente inadeguatezza

tecnologica per vetustà che caratterizza la gran parte del parco attualmente circolante, sia su gomma che su ferro.

Occorre procedere verso il rafforzamento strutturale del sistema delle imprese, non sempre dotate di un dimensionamento adeguato a reggere la sfida della competizione, da realizzare anche attraverso una politica di incentivazione all'aggregazione tra le aziende, al fine di consentire loro di competere sul mercato nazionale ed anche continentale.

IL CCNL

Infine, in questa situazione si colloca il mancato rinnovo del CCNL degli Autoferrotranvieri, scaduto il 31 dicembre 2007.

Sulla base della piattaforma sindacale di febbraio 2008, detta vicenda contrattuale si è posta nell'ambito del più ampio nuovo CCNL della Mobilità, nel quale il CCNL degli Autoferrotranvieri deve confluire congiuntamente al CCNL Attività Ferroviarie.

Il nuovo CCNL della Mobilità è considerato dalla scrivente Organizzazione Sindacale un fondamentale tassello del complesso processo di riassetto che interessa il trasporto pubblico locale ed il trasporto ferroviario, strumento indispensabile per dotare l'insieme del settore di una disciplina contrattuale collettiva che possa concorrere alla regolazione della competizione, che consenta un'attuazione condivisa di nuovi modelli organizzativi delle imprese e del servizio e che, al contempo, tuteli adeguatamente il lavoro.

FONDO DI SOLIDARIETA'

Un passo in avanti è stato prodotto con la recente definizione, tra le parti sociali in sede nazionale, e stipula del Fondo di politiche attive del lavoro, di riqualificazione professionale e di sostegno all'occupazione, il quale consentirà l'utilizzo anche delle vigenti disposizioni di legge per dotare il settore di uno strumento necessario ad accompagnare le crisi ed i processi di riorganizzazione aziendale. Tale accordo pattizio su

costituzione e funzionamento del Fondo verrà trasferito nell'ambito del CCNL.

L'operatività del Fondo dovrà essere permessa dal reperimento della indispensabile dotazione finanziaria per la fase di start-up, attraverso il diretto coinvolgimento dei livelli di Governo nazionale e regionale, attingendo anche alle disponibilità dei fondi FSE e FAS.

AUTHORITY

Abbiamo visto che l'exasperazione del mercato richiede sempre più un ruolo di riconosciuta terzietà ed autorevolezza di giudizio, per consentire non solo il rispetto dei principi della libera concorrenza ma anche e soprattutto la funzione di vera e leale concorrenza, nel rispetto delle regole e delle normative.

Per questo, l'UGL ha chiesto da tempo, con spirito partecipativo e propositivo, la costituzione in Italia di un'Authority dei Trasporti che si coordini con una corrispondente Autorità europea, che abbia la funzione di sovrintendere ai processi di liberalizzazione.

L'auspicio dell'UGL è quello che si dia concerto avvio operativo all'Authority, che dovrebbe occuparsi di definire regole e controlli unificati per la circolazione dei mezzi di trasporto di persone e di merci e impegnandosi a:

- garantire la corretta fruizione dei servizi della mobilità attraverso la pianificazione, il coordinamento e la programmazione delle tracce orarie, delle relazioni, dei pedaggi, del servizio universale, evitando lo spreco di risorse pubbliche;
- esigere l'applicazione delle Clausole Sociali (assicurare i livelli occupazionali, di reddito e di sicurezza, nell'espletamento del servizio) per tutelare la sicurezza dei lavoratori e degli utenti/cittadini;
- accertare le caratteristiche di sicurezza dei mezzi e dei conduttori, anche in relazione alle problematiche di reciprocità e alle partici-

zioni di operatori stranieri in società di trasporto già operanti sul nostro mercato.

STANDARDIZZAZIONE NORMATIVA

Date tali premesse, si finisce con l'aderire all'opportunità di adottare un'impostazione di norme che assuma la formula della standardizzazione delle regole nel settore come paradigma indispensabile. Ciò allo scopo di non consentire una difformità di vincoli o agibilità che possano creare, all'interno degli operatori del settore, zone d'ombra o impedimenti alla concorrenza effettiva derivanti dall'impossibilità di costruire piani industriali pluriennali.

Pensiamo, peraltro, sia giunta anche l'ora di slegare il settore dall'accesso alla tutela della salute sui luoghi di lavoro. Per alcune categorie, infatti, sono ancora adottate delle misure restrittive che, al contrario, devono vedere la loro legittima applicazione.

Per questo, sollecitiamo questa rispettabile Commissione e, per il suo tramite, il Parlamento Italiano, affinché si acceleri l'iter di approvazione della proposta di legge n. 900, riguardante "Modifiche all'articolo 62 del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81, concernente l'ambito di applicazione delle disposizioni in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro".

CONCLUSIONI

Quanto richiamato descrive, a parere della scrivente Organizzazione Sindacale, una situazione complessiva estremamente difficile e per certi versi prossima ad un pericoloso punto di non ritorno, per tentare di evitare il quale si avanzano le suesposte proposte operative.

Fabio Milloch

Segretario generale UGL Trasporti

PAGINA BIANCA

€ 2,00



17STC0000400