

**COMMISSIONE IX**  
**TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI**  
**RESOCONTO STENOGRAFICO**  
**INDAGINE CONOSCITIVA**

**4.**

**SEDUTA DI MERCOLEDÌ 17 LUGLIO 2013**

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **DEBORAH BERGAMINI**

**INDICE**

	PAG.		PAG.
<b>Sulla pubblicità dei lavori:</b>		Serbassi Pietro, <i>Segretario Generale FAST Confsal e Segretario Nazionale FAST FerroVie</i> .....	3, 9, 11
Bergamini Deborah, <i>Presidente</i> .....	3	Squeri Luca (PdL) .....	8
<b>INDAGINE CONOSCITIVA SUL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE</b>		Trevisan Alessandro, <i>Segretario Generale Or.S.A. Trasporti</i> .....	6, 9, 10
<b>Audizione di rappresentanti di FAST FerroVie e Or.S.A. Autoferro:</b>		<b>ALLEGATI:</b>	
Bergamini Deborah, <i>Presidente</i> .....	3, 8, 9, 11	<b>ALLEGATO 1:</b> Documentazione depositata da FAST FerroVie .....	12
De Lorenzis Diego (M5S) .....	10	<b>ALLEGATO 2:</b> Documentazione depositata da Or.S.A. Autoferro .....	15
Garofalo Vincenzo (PdL) .....	8		

**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 VICEPRESIDENTE  
DEBORAH BERGAMINI

**La seduta comincia alle 14.05.**

*(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  
FAST FerroVie e Or.S.A. Autoferro.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul trasporto pubblico locale, l'audizione di rappresentanti di FAST FerroVie e Or.S.A. Autoferro.

Per FAST FerroVie sono presenti Pietro Serbassi, segretario generale FAST Confsal e segretario nazionale FAST FerroVie; Angelo D'Ambrosio, responsabile dipartimento mobilità di FAST Confsal; Vincenzo Notarnicola, vicesegretario nazionale FAST FerroVie, e Massimo Cacciotti, responsabile relazioni istituzionali FAST Confsal.

Per Or.S.A. Autoferro sono presenti Alessandro Trevisan, segretario generale, e Giuseppe Taormina, segretario nazionale aggiunto.

Do ora la parola a Pietro Serbassi per lo svolgimento della sua relazione.

PIETRO SERBASSI, *Segretario Generale FAST Confsal e Segretario Nazionale FAST FerroVie*. Buon pomeriggio. Vi ringrazio per l'invito e per la possibilità di poter parlare del trasporto pubblico locale. In occasione di questa indagine avviata dalla Commissione abbiamo fatto un nostro studio, con il quale abbiamo approfondito la legislazione sul trasporto pubblico locale, dovendo prendere atto che la legislazione è ferma al decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, poiché, in sostanza, giriamo ancora intorno a quelle norme, con degli aggiustamenti effettuati nel tempo.

In merito a questo, vi faremo avere quanto prima delle schede attraverso le quali sarà possibile verificare lo stato di attuazione di queste norme. Il discorso sta andando avanti, ma è evidente che in questi anni è stata fatta la scelta di cercare di rinviare le gare per permettere una concorrenza sul mercato. Come organizzazione, diciamo subito che, per noi, questa non era la scelta migliore. Tuttavia, siccome sembra che l'indicazione sia questa, è il caso di analizzare alcuni aspetti.

Alcune problematiche potrebbero sorgere in relazione alla definizione dell'oggetto del contratto; bisogna, cioè, determinare la giusta durata, la proprietà degli *asset*, il vincolo dato alla manodopera, i criteri dell'aggiudicazione, nonché la necessità di chiarire ciò che il committente dovrà fare. Infatti, per le gare occorrono richieste chiare nei confronti della committenza perché spesso vengono organizzate con degli aggiustamenti che possono interferire e dare la sensazione che siano aiuti di Stato. Questo va assolutamente evitato, altrimenti potrebbero nascere con-

flittualità e contenziosi che allungano notevolmente i tempi.

Ultimamente alcuni incontrano questo problema, quindi abbiamo parlato della necessità di rinegoziare il contratto. In Italia, a differenza di molti Paesi anglosassoni, la legge n. 138 del 2011 disciplina in modo molto dettagliato le norme del contratto. In altre nazioni, invece, non sarebbe neanche ipotizzabile disciplinare così dettagliatamente un contratto perché si lascia il tutto alle parti, una volta stabiliti determinati principi. Quindi, è importante chiarire qual è il contratto, quali sono gli obblighi delle parti, la durata e così via.

Un elemento importante che spesso viene tralasciato, talvolta anche nel nostro ruolo, riguarda un profilo che a nostro avviso è diventato il problema maggiore di queste procedure, che stiamo subendo anche come organizzazioni sindacali. Mi riferisco al rischio del *dumping* sociale. Difatti, si dettaglia nei minimi particolari il contratto di servizio, ma poi viene tralasciata la questione del contratto di lavoro che bisogna applicare. Comprendiamo la libertà dell'impresa e la volontà di voler gestire questo aspetto all'interno dell'azienda, ma riteniamo che un sistema di contratto unico aiuterebbe quantomeno nel confronto con le parti sociali.

Inoltre, spesso nella definizione e nel dettaglio del bando di gara viene già definito, in una prima fase, molto chiaramente chi può vincere la gara. Abbiamo visto l'avvio della gara del comune di Milano, là dove già da tempo era possibile individuare che il vincitore sarebbe stata l'ATM Milano, infatti aziende come la Keolis francese o l'omologa inglese non sono state neanche ammesse.

Pur avendo altre idee, riteniamo che, una volta fatta la scelta, ci sia bisogno di coerenza. Occorre, quindi, capire quali sono le ulteriori scelte da fare perché in questi anni è mancata una chiara indicazione politica per questo tipo di passaggi. Questo clima di incertezze si somma, poi, al problema strutturale del settore del trasporto pubblico locale.

Da una nostra stima, che giudichiamo attendibile, risulta che esistono circa 1.200 aziende nel settore del trasporto pubblico locale, per cui c'è bisogno di una caratterizzazione di queste aziende per far fronte al sistema europeo del trasporto pubblico che si sta delineando sul piano internazionale. Benché se ne parli da tempo, ci siamo resi conto che non ci sono state iniziative. A questo scopo, abbiamo fatto un elenco di interventi che potrebbero essere effettuati, tra cui incentivazioni fiscali e contributive ad aziende che si aggregano o si fondono; favorire i contratti di servizio per bacini di traffico costruiti in base a criteri trasportistici e non politici (cioè bacini dove contano i servizi resi ai clienti); chiarire le caratteristiche dell'offerta e selezionare la dimensione ottimale per conseguire economie di scala.

Qualche anno fa, ai tempi del decreto legislativo n. 422, pensavamo al lotto unico. Tuttavia, visto che è stato effettuato questo tipo di scelta, neanche i lotti molteplici aiutano il percorso. Andrebbe, però, definito bene il bacino su cui il mercato deve inserirsi perché, a un certo punto, bisogna avere la volontà di considerare le sinergie di scala. Essendo un mercato costoso che non si autofinanzia, c'è bisogno che all'avvio delle gare ci sia la possibilità di compensare i costi fra le tratte profittevoli con quelli delle tratte che sul mercato non avrebbero convenienza. Il nostro obbligo è, infatti, quello di dare mobilità e continuità al servizio di trasporto di persone e cose.

Un altro punto sarebbe osteggiare la costruzione di soggetti capaci di concentrare troppo potere di mercato, favorendo la possibilità di accesso di nuovi *partner*. Ci riferiamo ad aziende consistenti e serie, non a imprese eccessivamente frammentate o, all'opposto, a un monopolista. Insomma, non si tratta di eliminare un monopolista per metterne un altro.

Inoltre, servirebbe un coordinamento nazionale delle regioni per la definizione omogenea delle relazioni interregionali perché spesso, anche all'interno degli enti, manca una cabina di regia. Infatti, più

andiamo avanti con questo sistema e più capita che al confine di una regione prevalga la giurisprudenza dell'ente che ha fatto il bando, quindi si interrompe il servizio. Allora, forse, in questa fase occorrono degli aggiustamenti che permettano delle relazioni interregionali, collegando diverse unità territoriali.

Altro aspetto importante è la necessità di certificazioni che tengano elevati gli *standard* di qualità, di sicurezza e di consistenza economica dell'azienda. Non ultimo — forse è l'elemento più importante, anche per passare ai costi *standard* e quant'altro — occorrerebbe una certificazione dei contratti di servizio. Pensiamo, infatti, che sia necessario un albo nazionale ad evidenza pubblica che pubblichi i contratti di servizio esistenti. Oggi, nella nostra ricerca non siamo stati in grado di scoprire — forse sarà stata una nostra carenza — quali sono i contatti di servizio di tutte le imprese del trasporto pubblico locale.

Fatti salvi gli algoritmi e le formule che hanno portato le associazioni datoriali, riteniamo che partire da questo non sia sufficiente. Non basta dire che oggi si spende una certa cifra per il trasporto pubblico locale e che da domani si fa un taglio o un conteggio da cui vengono fuori i costi *standard*. È opportuno capire le condizioni che hanno portato agli attuali contratti di servizio. In questo modo, pubblicando tutti i contratti, potremmo valutare le ragioni per cui un contratto ha un certo costo al chilometro rispetto a un altro, magari simile e relativo allo stesso bacino. Questo è un discorso molto complicato, quindi sarà difficilissimo attuarlo nelle imprese private. Tuttavia, almeno in quelle pubbliche è un percorso che diventa obbligato.

Dallo spaccato che abbiamo ottenuto abbiamo visto che in Campania ci sono 18 imprese pubbliche; in Lombardia, 52; nel Lazio, 25; in Abruzzo, che ha pochi abitanti, 7; questo senza considerare quelle private. Pertanto, ci sembra importante iniziare a fare delle aggregazioni, almeno a partire dal comparto pubblico.

Questo ci riporta al discorso del confronto con l'Europa. Da uno studio dell'Isfort (Istituto superiore di formazione e ricerca per i trasporti) abbiamo potuto notare che le imprese italiane soffrono di « nanismo », cioè sono delle piccole porzioni rispetto alle grandi imprese europee. Quindi, o decidiamo che non c'è competizione tra il mondo imprenditoriale italiano e quello europeo oppure dobbiamo organizzarlo.

Sotto questo aspetto siamo convinti che anche l'istituzione del Fondo nazionale trasporti sia stato un passaggio importante, anche se qualche regione sembra soffrire di lesa maestà. Infatti, riteniamo che concentrare le risorse e distribuirle sia un passo importante, anche se, di fatto, significa tornare un pochino indietro, visto che già nel 1981 era così. In ogni caso, il fatto di avere ammesso che qualcosa non ha funzionato e tornare indietro è un buon segnale. Se abbiamo sbagliato, cioè non siamo riusciti a ottenere dei cambiamenti, e qualcosa prima funzionava, essendo il tempo una variabile non indipendente, vanno fatti i dovuti aggiustamenti, per cui — ripeto — aver ammesso che bisogna concentrare la gestione delle risorse è un passaggio importante. Per questo riteniamo, a maggior ragione, che serva l'albo dei contratti di servizio dei trasporti.

Cogliamo l'occasione per segnalare un problema che vorremmo sollevare anche alle regioni. Il decreto del Consiglio dei Ministri dell'11 marzo 2013 ha inserito un sistema di premialità per migliorare le condizioni del mondo del trasporto pubblico locale. Ciò nonostante, a oggi, forse per una nostra mancanza di informazione, non ci risulta che le regioni abbiano mandato all'Osservatorio i dati richiesti per valutare le *performance* delle aziende affinché il prossimo anno possa essere distribuito l'ulteriore 10 per cento ripartito tra le varie regioni. Auspichiamo che sia una nostra carenza non essere riusciti a sapere se hanno inviato i dati; tuttavia forse è il caso valutare questo elemento perché mi sembra che i 130 giorni previsti dal decreto dell'11 marzo siano ormai in scadenza.

Ancora, riteniamo essenziale sollevare il tema attinente alla qualità, che purtroppo è scadente, quindi alla pianificazione dei servizi. Occorre - ripeto - un'integrazione tra servizi ferroviari regionali e servizi urbani; una costruzione di un'offerta intermodale integrata, con piattaforme adeguate per l'interscambio, e soprattutto l'eliminazione delle sovrapposizioni di offerta tra diversi moduli di trasporto collettivo.

Crediamo che sia importante trasformare il mondo del trasporto pubblico locale in un volano industriale. Non siamo, quindi, venuti a dirvi cose nuove. Purtroppo, se ne parla da molto tempo, ma è mancato un momento decisionale. Ecco, forse è giunto il momento di fare delle scelte adeguate rispetto a quello che la cittadinanza e il mondo del lavoro ci chiedono.

Mi consentirete una piccola divagazione, che credo sia comunque attinente al mondo trasporto. Mi riferisco al fatto di poter integrare le scelte legislative sul trasporto locale con quelle che riguardano il trasporto urbano, come il *bike-sharing* o il *car-sharing*, per decongestionare i carichi di traffico, dare una leva, specialmente nei grandi nodi urbani, e aiutare la mobilità collettiva con altre forme non basate sulla soluzione individuale o sul mezzo di massa.

Vorrei concludere dicendo che noi apprezziamo, anche se non vi abbiamo preso parte per problemi sindacali, il Fondo bilaterale di solidarietà. Riteniamo, infatti, che sia un'opportunità che significa anche ammettere che gli ammortizzatori sociali in atto non erano adeguati al settore; ciò vale a maggior ragione per chi ancora oggi si arrocca dietro un sistema di *status quo*. Mi riferisco alle associazioni datoriali che sostenevano che dovevamo ancora regolare il sistema del trasporto pubblico locale sulla base di un regio decreto del 1931 che garantiva anche contro i licenziamenti, ma poi ci siamo accorti che non è così. Insomma, è stato necessario adottare una forma di ammortizzatore sociale più nobile. Penso che questo sia uno stimolo importante che, come parti sociali, si è

potuto mettere in atto per aiutare una fase di trasformazione, spostandosi sul discorso delle aggregazioni di imprese e quant'altro.

Vorrei ricordare che proprio in questi campi ho avuto modo di sentire delle associazioni datoriali che disciplinano bene il costo del lavoro del trasporto extraurbano (circa il 36 per cento) e del trasporto urbano (circa il 42 per cento), per poi trovare molte difficoltà quando parliamo di una legge sul diritto di sciopero in relazione alla differenza fra il trasporto urbano e quello extraurbano. Ecco, questo sembra singolare. C'è, infatti, una forma di autoregolamentazione che forse il sindacato e le imprese dovrebbero rivedere. Visto che da qualche parte riescono a distinguerli, bisognerebbe stabilire quali sono i servizi minimi, quindi cercare di non gravare anche in relazione alla legge sullo sciopero.

Chiudo dicendo che questo settore ha necessità di un contratto di settore. Riteniamo che ormai da anni i lavoratori scontino, visto anche il periodo particolare, la carenza di un contratto. Peraltro, la spinta a cercare di unificare il contratto di lavoro aiuterebbe molto anche il confronto con le parti sociali. Grazie.

ALESSANDRO TREVISAN, *Segretario Generale Or.S.A. Trasporti*. È doveroso anche per noi, come Or.S.A. Trasporti e come Or.S.A. Autoferro, ringraziarvi per questa convocazione, ma soprattutto riconoscere a questa Commissione l'impegno di un approfondimento volto ad analizzare e mettere sotto la lente di ingrandimento un settore che sta attraversando una gravissima crisi.

Credo sia impegno di tutti gli attori trovare le condizioni per poter far uscire questo settore da una crisi profonda. Vi abbiamo inviato un documento che penso racchiuda le posizioni di Or.S.A. Trasporti e Or.S.A. Autoferro su questo tema estremamente delicato. Non lo leggerò, ma ne riassumerò i contenuti.

Partiamo dalla questione centrale. Credo che la politica debba decidere che cos'è il trasporto pubblico locale in Italia,

ovvero se è o meno un servizio essenziale per la collettività. Una volta che la politica ha preso atto che, al pari dell'istruzione e della sanità, il trasporto pubblico di persone ma anche di cose è una delle questioni maggiormente sentite dai nostri cittadini, a quel punto si faranno delle scelte in materia che consideriamo legate alla necessità di istituire — consentitemi un'espressione abusata — una sorta di piano Marshall per i trasporti. Infatti, i nodi che stringono al collo questa parte importantissima della nostra vita sociale possono essere sciolti solo attraverso scelte radicali.

Noi evidenziamo quattro aspetti nodali: i finanziamenti; l'integrazione tariffaria e modale; l'accorpamento dei bacini e delle aziende; la socialità del servizio dal punto di vista ambientale e dei bisogni dei cittadini.

Sul discorso dei finanziamenti, riteniamo che l'individuazione dei costi *standard* sia un elemento che può far fare un passo avanti ai ragionamenti legati ai contratti di servizio, ma è altrettanto vero che oggi si è fatta la scelta di un taglio lineare. Questo settore ha 1,5 miliardi di finanziamenti in meno rispetto ai servizi minimi. Se vogliamo arrivare a una condizione di verifica oggettiva dei costi di questo servizio, bisogna prima analizzare i costi *standard* e trovare le convergenze su un pacchetto di finanziamenti che vada — ripeto — verso un discorso prima di tutto sociale, ambientale e poi di efficienza del sistema; altrimenti, continueremo ad arrovellarci di anno in anno e a chiederci quanto ci è costato il trasporto pubblico locale. Se oggi sono 100 miliardi, domani saranno 90. Con questa strategia siamo destinati a far peggiorare in maniera irreversibile questo settore.

Peraltro, i dati dimostrano proprio questo. In Europa, pur in presenza di una congiuntura economica grave, abbiamo osservato un'inversione della mobilità dal trasporto privato verso il trasporto pubblico; invece, paradossalmente, noi registriamo una diminuzione dei livelli produttivi del settore nel suo complesso, cioè una diminuzione della capacità di attra-

zione della domanda perché abbiamo tariffe più alte e nel contempo meno servizi; di conseguenza, diminuisce l'occupazione nel settore. Per di più, diminuisce in maniera marginale la dotazione di mezzi di trasporto; abbiamo un'età media degli autobus ampiamente superiore alla media europea e continua ad aumentare percentualmente il *trend* di aziende che chiudono con i bilanci in rosso.

In merito al da farsi, le nostre proposte sono mirate a ragionare sull'integrazione modale. Basta osservare che in ampie aree del Paese abbiamo contemporaneamente un treno e un autobus che fanno una stessa linea. Dobbiamo, quindi, fare una scelta. Dobbiamo fare il ragionamento che si fa negli altri Paesi, per esempio a spina di pesce, cioè la colonna vertebrale è il trasporto ferroviario, mentre l'affluenza e la defluenza avvengono con il gommato.

Inoltre, abbiamo la necessità di spingere per l'integrazione tariffaria perché nel momento in cui determiniamo per il cittadino una facilità di accesso a più mezzi di varie modalità ci mettiamo nella condizione di attrarre clientela.

Pietro Serbassi diceva correttamente che abbiamo 1.200 aziende nel settore. Ciò significa 1.200 amministratori delegati, 1.200 consigli di amministrazione e 1.200 strutture tecnico-operative. Dobbiamo, invece, lavorare sull'accorpamento dei bacini. Su questo ha di nuovo ragione Pietro Serbassi quando dice che siamo di fronte a un « nanismo » imprenditoriale. Pertanto, dobbiamo, nel contempo, arrivare all'accorpamento delle aziende, che saranno più forti e avranno economie di scala. In questo modo potremmo ragionare meglio sulle integrazioni vettoriali.

Basti pensare alle difficoltà quando si fa una ATI (associazione temporanea di imprese), cioè si mettono insieme delle aziende per partecipare a una gara: non ci sono due o tre aziende che hanno una struttura consistente; spesso ci sono una miriade di piccole aziende che insieme devono costruire una proposta per partecipare alle gare.

I costi *standard* sono un modo sicuramente innovativo e migliorativo di affron-

tare il problema dei costi. Tuttavia, abbiamo ampie aree del Paese — pensiamo ai territori montani o alle zone agricole — dove dobbiamo garantire un servizio minimo di mobilità collettivo ai cittadini. Dunque, parlare di riduzione della domanda debole o di tagli alle regioni che non concentrano il servizio nelle grandi aree dove c'è una grande affluenza rispetto alle aree marginali significa creare un problema ambientale e sociale. Pertanto, va temperato il costo *standard* con la realtà geografica del nostro Paese, differenziando da regione a regione perché l'Abruzzo non è la Lombardia.

Un altro aspetto riguarda l'evasione fiscale. Come sapete, le aziende hanno chiesto che il problema dell'evasione fiscale rientri nei contratti di servizio. Questa non è una proposta peregrina, anche se lo dice un sindacato. La proposta ha un senso perché oggi in Italia abbiamo 450 milioni di euro di evasione tariffaria che da sola coprirebbe il 30 per cento del buco di bilancio del trasporto pubblico locale o consentirebbe l'acquisto di 2.000 nuovi autobus. Anche su questo — entriamo così nel discorso dei contratti di servizio — è chiaro che occorre un modello di contratto di servizio che, pur tenendo conto delle diverse variabili, affronti questi temi. Non possiamo sfuggire da questa situazione.

*Dulcis in fundo*, c'è il problema delle tutele occupazionali e salariali dei lavoratori. Noi insistiamo perché nei contratti di servizio sia inequivocabilmente prevista la garanzia dell'applicazione del contratto collettivo nazionale di lavoro del settore e di quello aziendale in caso di cambio appalto. Lo chiediamo con forza, come chiediamo con forza che la politica faccia fino in fondo la sua parte perché i lavoratori di questo settore si vedano rinnovato il contratto che è scaduto da 5 anni e che non si riesce a definire proprio per l'assenza di scelte politiche e per colpa dei tagli lineari che ho citato. Anche questo è, infatti, un problema di finanziamento.

Ho concluso. Spero di essere stato sufficientemente sintetico e chiaro. Vi auguriamo buon lavoro e speriamo che l'im-

pegno che state dimostrando sia un tassello che aiuti il Parlamento a decidere in materia definitivamente chiara, sapendo dare indirizzi a questo settore. Grazie.

PRESIDENTE. Do la parola ai colleghi che intendano intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

LUCA SQUERI. Inizio facendo i complimenti ai relatori perché hanno offerto un panorama completo delle problematiche di un settore così importante per il sistema Paese. Dagli interventi colgo due punti che mi hanno maggiormente incuriosito.

Il primo riguarda il tema degli scioperi (sarà perché vengo dal mondo della distribuzione carburanti, che oggi è, appunto, in sciopero). In particolare, quando si dice che non è possibile fare una suddivisione tra trasporto urbano ed extraurbano, che però sussiste in relazione ai costi, dipende dal fatto che non è possibile perché non lo si vuole fare o mancano elementi tecnici e normativi per poterlo fare?

Faccio anche la seconda domanda, che riguarda l'intervento del rappresentante dell'Or.S.A. in merito ai 400 milioni di evasione tariffaria. Quali sono gli interventi che ritenete utili per dare una risposta a un problema indubbiamente da risolvere?

VINCENZO GAROFALO. Purtroppo sono arrivato in ritardo, quindi non ho potuto ascoltare la relazione del dottor Serbassi. Cercherò, leggendola, di cogliere gli spunti da lui offerti. Avendo, invece, ascoltato il rappresentante l'Or.S.A. non posso che condividere parecchie sue affermazioni. Ho sentito parlare di integrazione modale e soprattutto di scelte di modalità di trasporto per evitare quella forma di cannibalismo che spesso avviene fra una modalità e l'altra, con un notevole spreco di risorse.

Sono convinto che sia necessario incoraggiare la scelta del trasporto pubblico per l'utente. Invogliarlo vuol dire offrire un servizio all'altezza e di facile accessi-

bilità in termini tariffari. L'unico aspetto sul quale chiedo un approfondimento riguarda ciò che ha detto all'inizio circa il fatto che ci sono tariffe alte. Personalmente, ho una convinzione differente, prendendo come esempio i luoghi dove il servizio pubblico ha un certo grado di efficienza. Per esempio, confrontando Milano con le altre capitali europee, l'offerta di trasporto pubblico è equivalente, ma ha un prezzo più basso per l'utente. Vorrei, quindi, conoscere meglio questo aspetto perché — ripeto — ho sviluppato determinate convinzioni.

Detto ciò, il nostro lavoro è indirizzato ad affrontare il tema del trasporto pubblico locale affinché venga visto anche dall'utente come una reale e concreta opportunità e alternativa al trasporto privato, che ha dei costi molto più elevati, in particolare se il trasporto pubblico locale riesce a offrire un ampio ventaglio di servizi, compreso l'intervento a chiamata. In questo modo, esso può diventare veramente alternativo e quindi competitivo. Grazie.

PRESIDENTE. Do la parola ai nostri auditi per una breve replica.

PIETRO SERBASSI, *Segretario Generale FAST ConfSal e Segretario Nazionale FAST FerroVie*. Riguardo alla legge sullo sciopero, da quando è stata istituita non è stato possibile fare autoregolamentazione del trasporto pubblico locale, mentre in altri settori — penso al trasporto aereo o addirittura agli elicotteristi per il soccorso, dove si è adottato lo « sciopero bianco » o alle ferrovie — è stato possibile fare gli accordi di autoregolamentazione previsti dalla legge con le parti sociali.

La difficoltà che hanno posto le organizzazioni datoriali riguarda la definizione di servizi minimi. Ora, è vero che è complesso stabilire quali sono i servizi minimi nel trasporto pubblico locale, quindi quali tagliare nel momento dell'emanazione dello sciopero. Infatti, uno dei problemi maggiori che hanno sempre posto riguarda la pessima individuazione di servizio urbano o extraurbano ai fini dei servizi minimi.

Tra l'altro, abbiamo anche la difficoltà di fare il contratto degli autoferrotrantieri. È vero che è fermo a 5 anni fa, ma, di fatto, ogni anno si era fatto solo un *maquillage* del contratto che vige al 1976. La staticità delle associazioni datoriali — Asstra (Associazione trasporti) e Anav (Associazione nazionale autotrasporto viaggiatori), per fare nomi e cognomi — è palese, come la non volontà a negoziare. Quindi, il discorso dei servizi minimi era un esempio per dire che è impossibile per il sindacato e per il mondo del lavoro dialogare con loro.

Questo è il problema principale, specialmente in un periodo ove di fatto i mali dell'Italia sembrano dipendere dalla politica e dal sindacato. Forse è il caso di guardare avanti, come abbiamo fatto noi per il lotto unico. Se le scelte vanno fatte, cerchiamo di trovare soluzioni alternative. Quindi, anche da loro ci aspettiamo delle posizioni diverse e meno di retroguardia, rispetto a quelle assunte, per quanto ci riguarda, fino a oggi.

ALESSANDRO TREVISAN, *Segretario Generale Or.S.A. Trasporti*. Innanzitutto, vi ringrazio dell'attenzione e delle osservazioni. Riguardo al discorso dell'evasione, il problema si affronta innanzitutto investendo e migliorando gli autobus. In altri Paesi europei ci sono autobus sui quali il controllo si effettua nel momento in cui si sale. Contrattualmente, si sta ragionando su un progetto antievasione, ma — se devo dirla tutta — è un « pannicello caldo ». Infatti, non possiamo pensare che l'autista da solo possa controllare tutti i biglietti sull'autobus. Già abbiamo 15 chilometri all'ora di media; in quel caso arriveremmo immediatamente a 6.

Il problema si affronta anche potenziando i controlli. Ciò vuol dire avere squadre volanti, ma anche considerare il costo del lavoro. Rispetto al valore talmente alto dell'evasione — non è un dato nostro, ma di Audimob (Osservatorio su stili e comportamenti di mobilità degli italiani) — credo, comunque, che si possa intervenire.

Sul discorso delle tariffe alte, condivido pienamente l'osservazione dell'onorevole Garofalo. Abbiamo delle tariffe più basse di altri Paesi, ma non abbiamo l'integrazione modale che consente di fare economia di scala, cioè se una persona prende un autobus da A a B, ma deve arrivare con il treno a C, deve fare l'abbonamento del treno più quello dell'autobus. Se facciamo il discorso dell'integrazione modale molto probabilmente ci troviamo nella condizione di avere un servizio migliore e complessivamente meno oneroso per la cittadinanza. Grazie.

DIEGO DE LORENZIS. Chiedo scusa per la richiesta irrituale, non essendomi iscritto a parlare prima. Vorrei fare alcune considerazioni. Nelle audizioni precedenti alcuni soggetti auditi ci hanno detto che i contratti nazionali non sono omogenei, nel senso che alcune società applicano quello degli autoferrotranvieri e altre, invece, quello degli autotrasportatori. Ecco, vorrei sapere se anche voi confermate questo dato e se avete delle indicazioni da darci in merito.

Asstra, che abbiamo audito prima di voi, faceva riferimento ai costi *standard*. Vorrei sapere se la relazione che ha prodotto, quindi il metodo che ha adottato per determinare i costi *standard*, è stato analizzato da voi o avete qualche altro studio da proporre alla Commissione in modo da poter fare un'analisi comparativa.

Ancora, per quanto riguarda la pubblicazione dei contratti di servizio e del modello, mi fa piacere che la questione sia emersa nella vostra relazione perché reputiamo che il confronto tra i contratti sia importante anche per arrivare a modelli *standard* per tutte le società che possano contribuire a eliminare quei margini di discrezionalità che si ripercuotono anche sulle condizioni di lavoro degli addetti.

Un'altra considerazione su cui vorrei avere una risposta riguarda l'evasione. Si diceva che i controlli devono essere intensificati, ma si faceva riferimento al fatto che i pagamenti a bordo sono sconsigliati o comunque inefficaci perché producono

conseguenze negative per il servizio. Tuttavia, recandomi all'estero, questa è una pratica diffusa. Allora vorrei capire come si conciliano le mie esperienze con quanto da voi affermato.

La considerazione più importante — per ultima ma non ultima — riguarda la domanda posta, anche in relazione all'assenza dell'azione della politica in questi anni, ovvero cosa intendiamo per servizio pubblico e, in particolare, se il servizio di trasporto pubblico locale debba essere considerato un servizio essenziale per la cittadinanza al pari della sanità o altro.

Forse, alle carenze della politica ha risposto bene la cittadinanza nel senso che nel referendum del 2011 è emersa un'indicazione abbastanza chiara. Vorrei, quindi, anche una vostra precisazione su questo.

ALESSANDRO TREVISAN, *Segretario Generale Or.S.A. Trasporti*. Accennerò a un paio di questioni, lasciando le altre al collega.

Nel comune di Marsala gli autisti hanno il contratto dell'industria. Dico questo solo per fare un esempio. Tutte le organizzazioni sindacali, anche con l'impegno dei precedenti governi, hanno fatto uno sforzo non comune per delineare il contratto della mobilità, che è omnicomprensivo e che, proprio nella logica degli aspetti che abbiamo anticipato, andava verso la necessità di rappresentare un elemento di garanzia, un'omogeneità di trattamento e un supporto contrattuale che consentisse alle gare di poter essere effettuate con regole uguali per tutti.

Asstra e Anav, colpevolmente, non hanno più riconosciuto quel contratto collettivo. Aveva quattro punti, quindi andava costruito. I ferrovieri, per esempio, hanno un contratto collettivo nazionale di lavoro che sta dentro alle attività ferroviarie, ma anche a quel contratto della mobilità. Quel contratto — ripeto — va ricostruito e questo compete anche a questa parte. Vanno ricostruite le condizioni per trovare un contratto unico di settore che sia garante dell'applicazione, dei costi e degli aspetti normativi ed economici.

Sul discorso dell'evasione, le analisi fatte dagli studi di settore ci dicono che l'aumento significativo di quest'anno che prima sembrava limitato — anche in maniera impropria — agli extracomunitari, sta coinvolgendo anche studenti e pensionati perché abbiamo una crisi in atto. Nei Paesi europei c'è un discorso di cultura che forse è un po' più cosciente dell'importanza del servizio pubblico. Tuttavia, gli errori che sono stati fatti negli anni passati e la scarsa affidabilità di questi mezzi hanno allontanato i cittadini dalla piena coscienza dell'importanza del servizio pubblico. Quindi, credo che vada ricostruito assieme un rapporto con la collettività, dandole gli strumenti per iniziare a dare valore a questo servizio, spesso anche massacrato dai media in maniera ingenerosa.

Sui costi *standard*, lascerei la parola al collega Serbassi.

PIETRO SERBASSI, *Segretario Generale FAST ConfSal e Segretario Nazionale FAST FerroVie*. Sul discorso dei contratti rischiamo di ripeterci. È una delle (poche o tante, non so) cose su cui siamo d'accordo.

Per quanto riguarda i costi *standard*, abbiamo avuto modo di vedere il lavoro fatto da Asstra. Proprio per questo motivo è nata in noi l'idea di un albo nazionale dei contratti di servizio perché abbiamo fatto una sintesi — forse un po' maliziosa, dati i rapporti che ci legano a Asstra, quindi metto le mani avanti — e ci sembra che, siccome la faccenda è complicata, chiedano i soldi offrendosi di pensarci loro. Invece, la nostra visione non è avere un contratto unico che poi tutti devono applicare. Un committente o chi deve stipulare un contratto di servizio vuole avere delle libertà di gestione, cosa che forse non approviamo, ma comprendiamo.

Tuttavia, pretendiamo di sapere le ragioni per cui — faccio un esempio — ATAC di Roma e Cotral stanno più o meno sullo stesso bacino, con gli stessi problemi, ma hanno due contratti nei quali il costo al chilometro sono uno il doppio dell'altro. Le ragioni saranno, magari, anche legiti-

time, ma devono essere pubbliche. Oggi, invece, non ci è dato sapere. Quindi, una volta che abbiamo lo stato dell'arte, cioè abbiamo accumulato i dati, siamo in condizioni di vedere se si possono fare costi *standard* di un tipo o dell'altro.

L'altra strada, mille formule, forse sarà fatta anche bene; non sono in condizione di dirlo. Tuttavia, mi sembra tanto fumo per poi dire cose diverse, cioè proporre tagli lineari perché non si trova un'altra soluzione. Anche noi riteniamo che i fondi per il trasporto siano pochi, ma non abbiamo chiesto più o meno fondi. Per quanto ci riguarda, intendiamo prima stabilire se sono necessari, poi a dei livelli di qualità, di sicurezza e di *standard* dati, dobbiamo vedere se sono compatibili, cioè se c'è bisogno di aggiungere risorse o meno. Ecco, noi vorremmo partire da uno stato dell'arte che forse non c'è. Si è fatta molta discussione, ma poi non si è concretizzato nulla, quindi pensiamo che questa proposta sia una soluzione.

Sul referendum, non saprei. Credo fosse stato riferito alle *public utilities*; forse il trasporto pubblico è caduto dentro alla formulazione, perché a nostro avviso, pur essendo una *public utility*, andrebbe trattato con tutti gli accorgimenti del caso. Poi, vista anche la volontà popolare, sarebbe il caso di dedicargli delle attenzioni particolari.

PRESIDENTE. Ringrazio i rappresentanti di FAST FerroVie e Or.S.A. Autoferro per il loro intervento e per i documenti depositati, di cui autorizzo la pubblicazione in allegato al resoconto della seduta (*vedi allegati*) e dichiaro conclusa l'audizione.

**La seduta termina alle 14.55.**

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI  
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. VALENTINO FRANCONI

Licenziato per la stampa  
il 10 ottobre 2013.



Federazione Autonoma dei Sindacati dei Trasporti  
Segreteria Generale

[www.sindacatofast.it](http://www.sindacatofast.it)

### Intervento FAST-Confsal

L'analisi dello stato di attuazione delle riforme che hanno interessato il settore del Trasporto Pubblico Locale in Italia è certamente contraddistinto dalla disomogeneità con cui le diverse regioni italiane hanno gestito il decentramento organizzativo e amministrativo del TPL, accomunata alla difficoltà di coordinare e dirigere i vari enti regionali di gestione del trasporto (Province, comuni, consorzi ecc.).

Di fatto tutto ciò ha reso poco appetibile e di difficile governo, da parte delle amministrazioni locali, l'apertura del mercato alla concorrenza.

Queste sono le ragioni che ci hanno portato ad analizzare, con una nostra ricerca, le varie modalità utilizzabili per attuare una concorrenza *per* il mercato, nella quale più concorrenti gareggiano mediante procedure a evidenza pubblica per l'assegnazione della gestione dei servizi di trasporto.

Vista la preferenza accordata dall'impianto normativo del TPL a questo modello di concorrenza, sorge il problema della predisposizione di gare che ritengano importanti, ai fini della loro aggiudicazione, tutti i requisiti richiesti dalla dottrina economica.

Tra le problematiche che potrebbero sorgere vi sono la definizione dell'oggetto del contratto e la determinazione della sua "giusta" durata, la proprietà degli *assets*, il vincolo di manodopera, i criteri di aggiudicazione nonché la necessità di chiarire al suo interno tutte le richieste del committente, anche al fine di eventuali rinegoziazioni dovute al cambio di esigenze che, comunque non possono e non devono poter essere interpretare come "aiuti di Stato".

La definizione del contratto, anche in maniera fin troppo dettagliata, è disciplinata nella legge 138/2011; uno schema che sarebbe inusuale nei Paesi anglosassoni, dove non accettano che, fosse anche per raggiungere l'efficienza, il legislatore disciplini tutto.

Nella scrupolosa descrizione d'indirizzo delle norme contrattuali dobbiamo però segnalare l'importante assenza di riferimenti verso la necessità dell'applicazione di un unico contratto di settore, come unico valido strumento atto a scongiurare i deprecabili effetti di "dumping sociale", tutt'oggi presenti.

Sarà pure competenza dell'ente che formalizzerà le gare ma ad oggi, la Conferenza delle Regioni, pur mostrandosi molto attiva nel chiedere al Legislatore, giustamente, chiarezza su risorse, regole e ambiti di gestione delle gare, non è stata altrettanto solerte a dichiarare se e a quale vincolo contrattuale intende sottoporre alle aziende operanti nel settore.

Risulta, a nostro avviso, estremamente importante ragionare sulla definizione dei requisiti e dei vincoli per la partecipazione alla gara, con il coinvolgimento di tutti i diversi soggetti Pubblici interessati.

Un eccessivo appesantimento dei requisiti, da un lato mette al riparo l'ente banditore dal rischio di selezionare un operatore efficiente ma senza i requisiti tecnico-finanziari, dall'altro lo espone a ricorsi amministrativi e richieste di risarcimento che allungherebbero notevolmente i tempi di conclusione delle gare.

Oltre a tutto ciò si avrebbe anche un'ingiustificata restrizione della concorrenza che ridurrebbe i benefici derivanti dalla procedura concorsuale. Molte di queste problematiche potrebbero essere agevolmente evitate se le amministrazioni locali evitassero di disegnare bandi a immagine e somiglianza dell'*incumbent*.

Citiamo a titolo d'esempio il bando del Comune di Milano, talmente specifico nei requisiti di partecipazione richiesti da far immaginare a tutti quale sarebbe stato il vincitore. L'epilogo è noto, infatti l'aggiudicatario è stata l'ATM di Milano mentre alcune imprese internazionali, tra cui l'inglese Arriva e la francese Keylos, sono state addirittura escluse dall'albo delle imprese abilitate per le gare. Una situazione che deve far riflettere e che in parte vanifica molti dei tentativi liberalizzatori finora compiuti.

Il problema dell'incertezza delle regole si somma a quello della debolezza strutturale del settore. Come FAST-Confsal non siamo nemici della libertà d'impresa, anzi, ma è evidentemente oggettiva l'estrema

frammentarietà del trasporto pubblico locale. Siamo convinti che le circa 1200 aziende esistenti sul territorio nazionale non siano funzionali al rafforzamento del sistema, che ha bisogno di grandi aggregazioni.

Le nostre idee trovano riscontro in diversi consessi ma, oltre alle linee teoriche, non abbiamo ad oggi potuto apprezzare atti concreti tipo:

1. Incentivazioni fiscali o contributive ad aziende che si aggregano o si fondono;
2. Favorire, nei contratti di servizio, i bacini di traffico costruiti sulla base di criteri trasportistici e non politici; quei bacini, per intenderci, dove contano i clienti serviti, le caratteristiche dell'offerta e la selezione della dimensione ottimale per conseguire economie di scala,
3. Osteggiare la costruzione di soggetti capaci di concentrare troppo potere di mercato, favorendo, invece, la possibilità di accesso da parte di nuovi entranti;
4. Un Coordinamento Nazionale delle Regioni per la definizione omogenea delle relazioni interregionali;
5. Certificazioni che tengano elevati gli standard di qualità, sicurezza e consistenza economica;
6. Certificazione dei contratti di servizio in un albo nazionale di pubblica evidenza, perché oggi è impossibile conoscere lo stato dell'arte di tutti i contratti di servizio e le loro caratteristiche.

Un percorso indubbiamente complicato per le aziende a capitale privato o a partecipazione privata, ma attuabile da subito per quelle a completo patrimonio pubblico. Quando parliamo abbiamo presente lo spaccato di alcune regioni come la Campania con 18 aziende pubbliche, la Lombardia con 52, il Lazio con 15, addirittura l'Abruzzo con 7 e così via; rispondono indubbiamente a logiche che non possono essere ricollocate nell'ambito strategico d'impresa che deve contenere i costi, ricercando l'eliminazione delle inefficienze e degli sprechi.

Abbiamo avuto modo di verificare, da uno studio dell'ISFORT, che il confronto fra le aziende di trasporto pubblico europee e quelle italiane mette in evidenza la sproporzione degli *assets* a disposizione.

Riteniamo che il legislatore si debba adoperare affinché la situazione sia corretta, iniziando proprio dalle aziende a totale patrimonio pubblico, perché il trasporto pubblico è una modalità necessaria e costosa che per il 65% è a carico della fiscalità generale e dipende da risorse pubbliche. Pertanto, data la situazione economica attuale, è interesse comune ricercare il continuo taglio degli sprechi.

Operare sugli sprechi richiede innanzitutto una dettagliata conoscenza del sistema che deve partire necessariamente dalla certezza delle risorse assegnate, perché anche il committente pubblico deve sentirsi responsabile e onorare i contratti di servizio una volta stipulati.

Anche per questo motivo reputiamo la creazione del Fondo Nazionale del Trasporto un passo molto importante, verso il quale nessuna regione sia legittimata ad accusare una sorta di "lesa maestà".

L'esperienza degli ultimi anni in merito alle risorse destinate al Trasporto Pubblico Locale e quelle realmente utilizzate dal trasporto stesso giustificano il ritorno al sistema centralizzato.

In buona sostanza, siamo tornati alla legge quadro del 1981 sul FNT, compresi i costi standard, una situazione che non deve assolutamente farci gridare allo scandalo; riteniamo infatti che, quando qualcosa non funziona, saper tornare in dietro è certamente cosa saggia però, siccome il tempo che passa non può essere considerato da nessuno una variabile indipendente, alcuni aggiustamenti vanno proprio fatti.

Non pensiamo, almeno a priori, di doverci esprimere sull'adeguatezza delle risorse disponibili ma riteniamo necessario che, prima di tutto, vada chiarito lo stato dell'arte partendo dall'istituzione di un "**Albo dei Contratti di Servizio nei Trasporti**".

Una certificazione atta a garantire l'impegno delle amministrazioni pubbliche in merito agli impegni economici presi e a individuare le variabili che hanno contribuito alla diversificazione dei costi.

Anche il sistema di premialità del 10% previsto nel decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri dell'11 marzo 2013 - GU n. 148 del 26 giugno 2013, è di per se un sistema incentivante che riteniamo attuabile solo se le regioni rispondono coerentemente alle richieste di informazione, al fine di poter assegnare la parte premiale delle risorse.

Speriamo che sia una nostra carenza ma, almeno fino a ora, non ci risulta che nessuna regione abbia inviato le documentazioni richieste per accedere alla premialità prevista nel FNT; non vorremmo trovarci, il prossimo anno, di fronte a un'ulteriore carenza di risorse da scaricare ancora una volta sul lavoro.

In questi contesti si inserisce il tema dei "costi Standard", al fine di consentire l'oggettiva valutazione delle variabili economiche e garantire alle imprese le compensazioni necessarie e possibili a fronte di servizi

svolti in qualità, sicurezza e garanzie sul lavoro.

Riteniamo essenziale sollevare anche il tema attinente alla qualità, oggi troppo scadente e alla pianificazione dei servizi, che si è poco concentrata su:

- Integrazione tra servizi ferroviari regionali e servizi urbani;
- Costruzione di un'offerta intermodale integrata, con piattaforme adeguate per l'interscambio;
- Eliminazione delle sovrapposizioni di offerta tra modi collettivi di trasporto.

La FAST-Confsal crede nell'esigenza di trasformare il settore in un volano industriale, con la conseguente necessità che le aziende abbandonino l'idea di gestire il comparto con metodi assistenzialistici che, dato il contesto economico attuale, appaiono sempre più anacronistici.

È ovvio che i temi, così come le soluzioni, le osservazioni e le richieste, non possono essere e non sono delle novità assolute, né abbiamo la presunzione di avere a disposizione "l'uovo di Colombo" ma siamo altrettanto certi che, se le cose vengono solo analizzate e discusse senza mai essere poi realizzate, restano vuote elucubrazioni o al massimo progetti incompiuti e, a lungo andare, portano inevitabilmente all'insostenibile situazione attuale.

In ultima analisi, ci permettiamo di suggerire di concentrare l'attenzione sull'adeguatezza delle politiche pubbliche per la mobilità sostenibile.

Lo sviluppo del trasporto pubblico richiede azioni e decisioni che stanno nella sfera delle decisioni istituzionali.

Quando diciamo ciò stiamo pensando alla costruzione di una rete di corsie preferenziali, a provvedimenti di *congestion charge* nelle aree urbane di massima densità, allo sviluppo del *bike sharing* e del *car sharing*.

I trasporti urbani e regionali sono una leva decisiva per la qualità della vita dei cittadini e per la competitività delle imprese.

Se esiste una volontà concreta di intraprendere certe strade, serve una piattaforma strategica di medio e lungo termine che tracci la *road map* per riscrivere le regole e gli incentivi della mobilità pendolare.

I servizi di trasporto collettivo sono, senza ombra di dubbio, uno degli strumenti attraverso i quali costruire una risposta innovativa.

In assenza di una visione d'insieme si rincorrono solo le emergenze e si continuerà a perpetrare un modello di mobilità centrato sulla motorizzazione individuale, con costi ambientali, sociali ed economici non sostenibili in una visione di medio e lungo periodo.

Certamente, l'istituzione, anche nel Trasporto Pubblico locale, del "Fondo Bilaterale di Solidarietà" è un ottimo strumento per favorire i processi di ammodernamento del settore.

Certificando che il ricorso ad altri sistemi di ammortizzatori sociali non era sufficiente si è preso atto dell'inadeguatezza del Regio Decreto 148 del 1931, nonostante ci sia ancora chi sostiene, come le Associazioni Datoriali di settore che propendono ancora, nonostante tutto, per lo *status quo*, che esso garantisca gli autoferrotranvieri dai licenziamenti.

Un Ente bilaterale di settore che garantisce politiche di sostegno al reddito, certamente aiuta a favorire i processi di aggregazione industriale trainando le necessarie ristrutturazioni.

Concludiamo questo intervento, nel quale abbiamo cercato di essere più oggettivi possibile, con un *focus* sul costo del lavoro che, sempre le Associazioni Datoriali, presentano come il primo dei problemi.

Infatti, anche in occasione della discussione sui costi standard, è stato più volte evidenziato che il costo del lavoro del trasporto extra urbano pesa per il 36,3%, mentre quello sul trasporto urbano pesa per il 42,9%.

Non vogliamo ora alimentare la polemica su come o quanto pesa il personale e come e quanto le consulenze o consigli di amministrazione sul costo del lavoro, ma ci sorprende il fatto che per la definizione dei costi è possibile dividere i servizi extraurbani da quelli urbani, mentre la stessa cosa non è possibile quando si parla di legge sul diritto di sciopero al fine di fare accordi di autoregolamentazione.

Vogliamo ricordare che il settore è da anni in debito con i lavoratori per la mancanza del CCNL e riteniamo determinante venga definito quanto prima il Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro unico della Mobilità, anche in considerazione dei costi standard, perché è una necessità di tutti riorganizzare il settore con la più ampia condivisione possibile anche delle forze sociali.

Grazie per la disponibilità data.

Roma, li 17 luglio 2013

**Or.S.A.**

Organizzazione Sindacati Autonomi e di base

**SETTORE TRASPORTI**

**SEGRETERIA GENERALE** 00185 Roma, Via Magenta n.13 - Tel.06/4456789 - Fax 06/44104333  
Sito internet: [www.sindacatoorsa.it](http://www.sindacatoorsa.it) E-mail: [sg.orsatrasporti@sindacatoorsa.it](mailto:sg.orsatrasporti@sindacatoorsa.it)

ALLEGATO 2

## Indagine conoscitiva sul Trasporto Pubblico Locale

### *Documento dell'OR.SA Trasporti Autoferro TPL*

*Audizione presso la IX Commissione (Trasporti) della Camera dei Deputati del 17 luglio 2013*

*Onorevole Presidente, Onorevoli Deputati,*

innanzitutto intendiamo rivolgere un ringraziamento per l'opportunità che è stata concessa alla ns. Organizzazione Sindacale di esprimere, con questa audizione, le proprie valutazioni ed opinioni sulle complesse caratteristiche e dinamiche che interessano un settore fondamentale per la collettività, nonché una disamina sullo stato di crisi in cui versa il TPL ed il difficile contesto nel quale questa crisi si colloca.

Il nuovo quadro normativo italiano interessante il Trasporto Pubblico Locale non lascia più margini di dubbi o incertezze. Infatti, il Decreto Legge 13 agosto 2011, n. 138, (convertito in Legge 14 settembre 2011, n. 148) e la così detta Legge di stabilità del 2012 hanno introdotto vincoli imperativi per la cessazione delle gestioni in house o in convenzione, rendendo obbligatorio l'affidamento dei servizi tramite gara.

Il "Governo Monti", con il Decreto Legge 24 gennaio 2012, n.1 detto "Cresci Italia", ha poi introdotto, riguardo alle società partecipate dagli Enti Locali, il rinvio fino al 31 dicembre c.a. della decadenza dell'affidamento dei servizi affidati in house, individuando, però, la nuova soglia di valore tollerata in 200.000 euro, che riguarderà la quasi totalità dei servizi affidati.

Con tale provvedimento, è riconosciuto agli Enti locali un altro possibile percorso che sembra avere l'obiettivo di stimolare le Regioni a svolgere in maniera più incisiva la loro attività di programmazione: razionalizzando i servizi, evitando sovrapposizioni, individuando ambiti territoriali nei quali le società di TPL si potranno fondere ottimizzando la loro capacità operativa.

In questo quadro, è da chiedersi preliminarmente se le liberalizzazioni da sole siano la soluzione ai problemi e approfondendo l'esperienza italiana, appare evidente come le

gare (poche per la verità), da sole non siano state strumento utile a rendere efficiente il Trasporto Pubblico Locale.

Allo stato i risultati ottenuti sono da definirsi assolutamente inadeguati a rispondere, quantitativamente e qualitativamente, alla domanda di mobilità soprattutto in ambito urbano e metropolitano. Esempio né è la vicenda ATM Genova la cui privatizzazione, nell'arco di poco più di 2 anni, ha prodotto una complessiva diminuzione dei servizi, un aumento delle tariffe ed una grave crisi occupazionale.

Altrettanto opportuno è valutare se la domanda di mobilità, nel corso di questi ultimi anni, sia cambiata e come. A tale proposito è utile analizzare, oltre ai dati dell'Istat, anche quelli rilevati, tutti gli anni, da Istituti specializzati. Nel nostro caso preferiamo ricorrere a quelli dell'Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti (ISFORT), ([www.isfort.it/sito/statistiche/Audimob.htm](http://www.isfort.it/sito/statistiche/Audimob.htm)), che ha svolto la pregevole indagine Audimob sugli stili di mobilità degli italiani.

Infatti, in tale ambito, riassumendo i principali risultati della congiuntura 2012, si rileva come un dato di fondo domini il quadro della mobilità delle persone in Italia: il perdurare di una lunga e profonda fase recessiva, forse anche più accentuata nell'ampiezza rispetto alla crisi economica che il Paese sta attraversando.

Tutti gli indicatori convergono nel tratteggiare uno scenario di progressiva "immobilità". Il 2012 è stato il quarto anno consecutivo in cui si è verificata una contrazione degli spostamenti, scesi nel giorno medio feriale dai 128 milioni del 2008 ai 97,5 dello scorso anno, con una riduzione, quindi, pari a circa un quarto del totale. Nel solo 2012 gli spostamenti medi giornalieri sono stati circa dieci milioni in meno rispetto al 2011 (-8,5%). Una contrazione significativa, ma in scala più ridotta, si è verificata anche per l'altro indicatore classico della domanda di mobilità, ovvero i passeggeri/km. Nel 2012 il valore si attesta a 1,26 miliardi di passeggeri/km quotidiani, pari al 4,6% in meno rispetto al 2011; comparato con quello del 2008 il risultato ci segnala una diminuzione che sfiora il 20%.

La crisi economica e l'abbassamento dei livelli di consumo e di reddito delle famiglie si sono dunque ormai ribaltati pienamente e pesantemente, dopo una prima fase di divaricazione delle curve, sulla domanda di trasporto e di mobilità dei cittadini. A tutti gli effetti si può dire che **"l'Italia si è fermata"**.

La "cifra" molto riconoscibile della picchiata della domanda è accompagnata da due corollari di altrettanto netta caratterizzazione, strettamente interconnessi tra di loro:

1. il primo è il contributo dominante della componente urbana in questa dinamica recessiva, che registra una diminuzione del -16,2% di spostamenti nel 2012 rispetto all'anno precedente;

2. l'altro riguarda l'andamento delle motivazioni di viaggio dalla cui lettura, si evince in modo inequivocabile, che il calo dei consumi di mobilità è stato causato in larga misura dal crollo degli spostamenti per tempo libero, al netto delle percorrenze effettuate come "rientro a casa". Infatti, i viaggi dovuti a motivazione di tempo libero sono diminuiti nel giorno medio feriale di oltre sette milioni tra il 2007 (anno d'inizio della crisi) e il 2012, contribuendo a determinare il 70% della diminuzione globale degli spostamenti (poco più del 20% delle percorrenze in meno è, invece, riconducibile a ragioni di lavoro).

Appare, dunque, chiaro come i maggiori problemi risiedano nella pesante crisi economica che attraversa il Paese, aggravati dalla sottovalutazione del Trasporto Pubblico Locale dal punto di vista sociale ed economico e nella sostanziale assenza di un'osservazione costante dell'evoluzione della mobilità. Problemi in parte riconducibili all'assenza di Politiche dei Trasporti in grado di governare i processi evolutivi in atto.

Su questo versante l'OrSA ritiene che la politica debba fare una scelta di campo netta sul tema con un vero e proprio piano Marshall dei Trasporti, partendo dall'assunto che il trasporto pubblico è un servizio essenziale per la collettività al pari dell'Istruzione e della Sanità. Non sono ulteriormente rinviabili iniziative che puntino a :

- a) garantire certezze di finanziamento attraverso fondi pubblici pluriennali , non sottoposti annualmente a rivisitazioni, quelle che – rimanendo ai giorni nostri – hanno prodotto tagli superiori al 15% rispetto alla dotazione finanziaria 2010 causando un buco di oltre 1,5 miliardi di €. L'insufficiente finanziamento al Trasporto Pubblico Locale nell'ultimo decennio ed in particolare negli anni più recenti non ha garantito, complessivamente, nemmeno il recupero dell'inflazione. i maggiori oneri contrattuali e la dinamica dei costi sempre crescente ne sono la dimostrazione. Solo per il settore gomma, ad esempio, l'incremento dei costi per il periodo 2004 - 2009 è stato del +26% contro un tasso annuo di crescita del fatturato e degli utili del +5%;
- b) linee guida stringenti per una mobilità sostenibile che deve incentrarsi sull'integrazione modale e tariffaria. A più riprese gli studi di settore hanno segnalato la necessità di una struttura del TPL fondata sul rapporto gomma-treno e su un unico documento di viaggio che faciliti gli spostamenti soprattutto nelle aree urbane e metropolitane.
- c) Rivisitazione dei Contratti di Servizio che legano il corrispettivo unicamente ai chilometri percorsi. Così strutturati i contratti privilegiano l'obiettivo di sommare viaggi "vuoto per pieno" più che di concentrarsi sulle reali esigenze di mobilità dei cittadini. Tutto ciò senza contare l'impatto ambientale , l'usura dei mezzi poco frequentati ed i costi di carburante.

- d) Ambiti di bacino ed accorpamento delle Aziende oggi operanti nel settore la cui attuale frammentazione contribuisce ai complessivi costi di gestione. Sono un'enormità circa 1200 Imprese che operano nel Trasporto Pubblico Locale italiano, che generano un numero esorbitante di Consiglieri di Amministrazione che le governano e di manager che le gestiscono ed è accertato, che tali manager, talvolta rinunciano, o peggio non appaiono in grado, di ottimizzare i fattori della produzione, procurando grave nocimento alla qualità del servizio prodotto, con il risultato che il nostro Paese si sta allontanando, sempre di più, dagli standard dei principali Paesi Europei.

Il Sindacato, anche nella circostanza dell'odierna audizione, intende sostenere che uno dei maggiori problemi risiede proprio nella "natura" prevalente dell'Azionista delle Aziende di TPL. Se solo si considera che le grandi aziende di Trasporto Urbano sono di proprietà oppure controllate dagli Enti Locali, che riassumono il ruolo di regolatori e di clienti attraverso i Contratti di Servizio con le Aziende, di cui sono proprietari e in quanto tali, nominano i loro Consigli di Amministrazione e questi, a loro volta, designano poi il management delle Aziende, prescindendo frequentemente dalla capacità di gestirle con criteri industriali.

In queste condizioni anche al più distratto degli osservatori apparrà immediatamente chiaro che non si potrà dare risposta positiva all'ipotizzabile crescente domanda quali/quantitativa di trasporto e ai necessari investimenti di ammodernamento dei mezzi, che si prevede avverrà nei prossimi anni.

Il 10° Rapporto sulla Mobilità Urbana realizzato da HERMES/ISFORT, per conto di ASSTRA e ANAV riguardante i dati dell'offerta del Trasporto Pubblico Locale ([www.isfortopimus.it/Archivio/Arch\\_IS\\_Ricerche\\_R\\_mob\\_2012.pdt](http://www.isfortopimus.it/Archivio/Arch_IS_Ricerche_R_mob_2012.pdt)), ci confermano il dato congiunturale del ripiegamento della domanda di trasporto nell'ultimo biennio:

- diminuiscono i livelli produttivi del settore nel suo complesso, con una variazione nel 2011 nell'ordine del -2,2%, più accentuata al Sud e nel trasporto urbano, dove il livello quantitativo dei servizi è tornato ai volumi del 2006;
- diminuisce la capacità di attrazione della domanda (meno servizi, tariffe più alte) e conseguentemente il volume dei passeggeri trasportati si è ridotto dell'1,4% nel 2011; in ambito urbano, si tratta della prima diminuzione registrata dopo 10 anni. Il monitoraggio del 2012 ha segnato, un ulteriore calo dei passeggeri trasportati, nell'ordine del -3,5% per l'urbano e del -2% per l'extraurbano, sostanzialmente confermando quanto rilevato dai dati del citato monitoraggio "Audimob";
- diminuisce l'occupazione del settore nel 2011 (-2,5%), soprattutto nelle Aziende del Centro-Sud, in continuità con il processo della così detta razionalizzazione della forza lavoro in atto da qualche anno;

- diminuisce, seppure in misura più marginale (-0,84%) la dotazione dei mezzi di trasporto. Vale la pena, in questo contesto, evidenziare che la produzione industriale di autobus è in fortissima e inesorabile flessione; solo tra il 2011 e il 2012 si è contratta di oltre il 40%, con un calo delle immatricolazioni pari al -30%, riduzione che sale al -46% per i veicoli finanziati;
- aumenta l'età media del parco mezzi ormai vicinissima alla soglia dei dodici anni (era di nove nel 2005), mentre in Germania è di 7,1 anni, nel Regno Unito di 8,4 e in Francia di 7,7 anni;
- continua il trend negativo della percentuale di Aziende che chiudono i conti in rosso, le quali passano dal +32% del 2009 al +41% del 2011.

Come detto, con l'aumento le tariffe, nell'attuale fase di recessione si aggravano le condizioni economiche delle famiglie e dei meno ambienti. Il dato riferito al solo ambito urbano segnala una crescita del prezzo del biglietto a tempo del +10% tra il 2012 e il 2013. Negli oltre dieci anni di rilevamento di ISFORT, cioè nel periodo 2002 fino al 2013, l'incremento è stato del +64%. Più contenuti, invece, sono stati gli aumenti riferiti al 2013 rispetto all'anno 2012 per gli abbonamenti mensili pari al +3,5%, mentre per il periodo 2002 fino al 2013, l'incremento è stato del +29%.

Di per sé gli incrementi tariffari potrebbero essere considerati un dato positivo per le Aziende ed è oggettivo che in Italia la politica dell'amministrazione dei prezzi del trasporto pubblico – approccio che ha favorito l'immagine di un mezzo di trasporto a uso esclusivo di chi ha redditi molto bassi (immigrati, nuovi e vecchi poveri) o di chi non è automunito (studenti, anziani) – in ragione della sua componente di socialità, ne hanno determinato l'assestamento su livelli molto inferiori a quelli dei principali Paesi europei, specie per quanto riguarda i biglietti ordinari. E' tuttavia altrettanto evidente che, in una fase di forte contrazione dei redditi familiari, l'incremento dei prezzi dei servizi di trasporto pubblico rischia di generare un effetto perverso di scoraggiamento verso i consumi di mobilità in generale, abbattendo ulteriormente gli spostamenti voluttuari e privilegiando i consumi più specifici della mobilità collettiva.

Di converso, assistiamo ad un preoccupante incremento dell'evasione tariffaria, oggi praticata non solo dagli stranieri, ma dilagante anche nella categorie dei pensionati e dei disoccupati. Il danno economico supera i 450 milioni di euro e si attesta – secondo dati dell'UITP (Unione Internazionale del Trasporto Pubblico) al 5,7% rispetto al 4,2% della media europea. Una cifra importante sul bilancio dei conti pubblici, che potrebbe da sola abbattere il 30% dell'attuale buco nei conti del TPL. È forte la richiesta che viene dalle Aziende e dalle pubbliche amministrazioni affinché la materia rientri nei Contratti di Servizio.

Tralasciando ora gli aspetti congiunturali, che disegnano uno scenario di profonda criticità di sistema, sono gli indicatori di medio e lungo periodo a far riflettere. Senza entrare in dettagli analitici è sufficiente osservare che nella mobilità urbana in dieci anni (dal 2002 al 2012) la quota modale del trasporto pubblico negli spostamenti motorizzati è aumentata di un solo punto e mezzo percentuale, mentre l'insieme dei modi sostenibili mantiene lo stesso peso attorno al 40%.

La velocità media dei mezzi pubblici è rimasta stabile (circa 15 km/h), mentre è aumentata quella dell'automobile.

E' cresciuta la quota di utenti soddisfatti della metropolitana, ma è diminuita quella degli utenti che si servono di autobus e tram.

Dal lato della sostenibilità aziendale, va rilevato che è aumentata di un solo punto la percentuale di ricavi da traffico sui costi operativi e che, nel frattempo, l'età media degli autobus è cresciuta di un anno e mezzo.

Quanto alla mobilità extraurbana, la quota modale del trasporto pubblico è in diminuzione tra il 2004 e il 2012, per l'effetto perverso del citato aumento del pendolarismo unito all'incremento della dispersione abitativa.

Questo particolare aspetto merita il necessario approfondimento, dal punto di vista sociale, economico ed ambientale. Se da un lato il D.P.C.M. del 11.03.2013, che attua quanto indicato all'art. 16-bis co.3 del D.L. n.95/2012, mira correttamente alla razionalizzazione ed all'efficienza nella programmazione e nella gestione dei servizi, ma esprime – a nostro parere – concetti vaghi sull'eccesso di offerta e sulla rimodulazione dei servizi a domanda debole. Nel senso che ampie aree del Paese, oggi demograficamente poco abitate (vallate montane, zone ad alta densità agricola, dispersione dei piccoli centri soprattutto al sud), non possono essere abbandonate a se stesse privandole di un servizio minimo di trasporto. L'efficienza del servizio deve essere accompagnata e calmierata da logiche di socialità che l'OrSA ritiene fondamentali per garantire il diritto alla mobilità costituzionalmente sancito. Preoccupa, dunque, il vincolo secondo il quale le Regioni a Statuto Ordinario dovranno riprogrammare il servizio di TPL e ferroviario regionale rimodulando tali servizi, pena la perdita del 10% della rispettiva quota di competenza 2013 del Fondo nazionale.

Dal punto di vista della velocità media dei mezzi pubblici, questa aumenta di poco a fronte dell'allungamento delle percorrenze medie e di conseguenza diminuisce la qualità percepita dei servizi pullman e treno.

La spina dorsale dell'organizzazione di ogni sistema di mobilità in grado di intercettare i diversi segmenti della domanda (breve, medio e lungo raggio), ovvero il trasporto collettivo eventualmente integrato con soluzioni ecologiche per il primo e per l'ultimo

miglio (piedi, bicicletta, mezzi privati a basso impatto ambientale), sta vivendo in Italia una prolungata stagione di crisi che potremmo definire, persino, “istituzionale”.

Manca, almeno dalla riforma di settore del 1997, un quadro normativo e regolatorio stabile e definito, in grado di dare certezze alle Amministrazioni che affidano i servizi e alle Aziende che li producono e gestiscono.

Mancano risorse adeguate e “certe”, per il mantenimento dei servizi da erogare e per il miglioramento strutturale dell’offerta. I tagli pesantissimi operati dallo Stato e a cascata dalle Regioni e dagli Enti locali, seppure non con la stessa intensità tra i territori, hanno determinato la significativa riduzione dei servizi e un incremento delle tariffe. Interventi resisi necessari per garantire, in qualche modo, l’equilibrio economico-finanziario del sistema, ma sono stati penalizzanti per gli utenti abituali e scoraggianti per l’acquisizione di nuovi. Situazione che si aggrava a causa del ritardo nei pagamenti dei servizi erogati da parte delle Amministrazioni e per la stretta operata dagli Istituti di Credito, che producono effetti devastanti sul fisiologico funzionamento del processo produttivo.

Ancora, mancano politiche forti per lo sviluppo industriale del settore. A tutti i livelli delle politiche nazionali si può affermare, anche in questa sede così autorevole, che i Governi che si sono succeduti non hanno riconosciuto al “Settore dei Trasporti” e del Trasporto Pubblico in particolare, specifica valenza strategica.

A parte alcune situazioni virtuose, per fortuna nemmeno così sporadiche, non si può non pensare alla scarsa incisività e alla frammentazione delle politiche urbane per disincentivare l’uso dei veicoli privati e favorire le modalità di trasporto alternative meno inquinanti e meno costose.

In sintesi, quindi, dopo le suddette considerazioni è oltremodo evidente che il processo di liberalizzazione - e le gare imposte dal “quadro normativo” ormai avviato - non saranno sufficienti per rilanciare il TPL nel nostro Paese, perché appesantito da problemi strutturali che si possono così riassumere: assenza di adeguata Politica dei Trasporti, inadeguata pianificazione di mobilità sostenibile, sistema scarsamente finanziato, dinamica crescente dei costi, frammentazione delle aziende esercenti e dell’offerta, inadeguata managerialità e invasività della Politica.

È necessaria, invece, l’elaborazione di una forte strategia di rilancio che a fronte dell’ormai certo riferimento normativo, provochi da un lato la definizione di bacini ottimali con l’obiettivo di individuare lotti funzionali ed economicamente accettabili e dall’altro, la conseguente aggregazione almeno delle società ricadenti nel perimetro dello stesso bacino, determinando una crescita dimensionale degli Operatori affrancata dall’invasiva influenza della Politica. Resta inteso che sarà necessario sciogliere il nodo del Trasporto Pubblico delle grandi città che, nella prospettiva del delineato quadro

normativo, sembrerebbe non essere considerato sufficiente e chiedersi se bacini più estesi (es. estensione provinciale) siano, in quest'ottica, da considerare ottimali. Il successo di questa strategia sarà possibile se le Regioni assumeranno un ruolo pienamente attivo nella pianificazione e nell'indirizzo.

Per completezza, giova qualche riflessione aggiuntiva sulla prospettiva della liberalizzazione del Trasporto Pubblico Locale nel nostro Paese che, come fine ultimo, dovrebbe avere quello di generare benefici per i consumatori/utenti in termini di qualità e quantità dell'offerta di trasporto, di costo del biglietto e di contenimento degli oneri per la finanza pubblica e chiedersi se realisticamente il provvedimento del Governo produrrà i benefici attesi o promessi. L'OR.SA, a riguardo, ha dei seri e fondati dubbi. Infatti, il Trasporto Pubblico Locale italiano, com'è stato ampiamente argomentato, è afflitto da gravi problemi strutturali.

Quello dell'insufficiente capacità d'investimento, tra tutti, appare essere il problema più serio. Infatti, è sufficiente confrontare i dati italiani con quelli delle principali città europee, per avere la misura del deficit del nostro sistema. Infatti, la media degli investimenti delle principali città europee espressa in Euro/abitanti è di 146,9, mentre, ad esempio, a BO è di 32,4, a TO di 51,3, a Roma di 63,4 e per carità di patria, non prendiamo in considerazione i riferimenti delle città del mezzogiorno.

Il grado di copertura dei costi con il ricavo da vendita dei biglietti in Italia è inferiore a quello degli altri Paesi europei. Il dato riferito all'Italia per l'anno 2010 è del 30,7%, da comparare con la media dei principali Paesi europei che è del 55,4%; addirittura, nel Regno Unito è dell'84,2%.

Descritto lo scenario con cui si compara il sistema del TPL italiano, non può essere sottovalutato che un quadro così eloquente di criticità anticipa l'esito negativo della prospettata liberalizzazione del TPL in Italia e avverte che, in assenza di un serio efficientamento del sistema e senza una robusta "iniezione" di investimenti, i processi di liberalizzazione non saranno in grado di produrre i risultati promessi o attesi. Anzi, è facile prevedere che provocheranno altri aumenti del costo dei biglietti a carico del cittadino/utente e ulteriori maggiori oneri a carico della collettività.

In questo quadro così denso di problematicità, difficilmente confutabile, è addirittura sorprendente che la mobilità collettiva sia riuscita a frenare l'emorragia di passeggeri a fronte del grande calo della domanda ed abbia, soprattutto nelle aree urbane, guadagnato quote modali. In sostanza, pur a fronte negli ultimi 2-3 anni di un taglio dei servizi, di un aumento delle tariffe, di una quasi totale assenza d'investimenti per rinnovare le flotte e migliorare i servizi, il trasporto collettivo è riuscito comunque a conquistare nuovi (limitatissimi) spazi di mercato. I cittadini evidentemente cercano di sostituire l'automobile, almeno per una parte dei propri spostamenti, ma dentro la cornice di

“assenze” appena tratteggiata le risposte oggi nella disponibilità del sistema del trasporto collettivo non possono certo considerarsi adeguate.

Infine, sembra opportuno affrontare la questione che riguarda i lavoratori dipendenti dalle aziende interessate al processo di liberalizzazione, di cui il dibattito si sta occupando poco e quando se ne occupa lo fa – a parere dell'OR.SA - in maniera disinvolta. Tale appare, infatti, l'idea formulata dalla “Commissione Infrastrutture, Mobilità e Governo del territorio” della Conferenza delle Regioni (sia pure contenuta in una bozza) quando prevede, in caso di subentro a seguito di gara, “*la possibilità per il nuovo gestore di selezionare il personale ritenuto necessario da assumere nell'ambito di una lista predefinita di lavoratori assegnati al bacino dai precedenti gestori*”. Sembra che il documento in parola preluda a un massiccio ricorso agli ammortizzatori sociali, per i quali lo stesso documento richiede la costituzione di apposito fondo. Insomma, uno scenario che ci ricorda quello infausto della così detta privatizzazione dell'Alitalia: costoso per la collettività in termini sociali ed economici e dannoso per i lavoratori rimasti in produzione e per quelli che hanno “usufruito” dell'ammortizzatore sociale.

Sarebbe, invece, il caso di riflettere sulle conseguenze che avrebbe il ripetersi di un siffatto scenario e considerare con la dovuta attenzione la delicatezza dell'argomento, l'ampiezza del territorio interessato dalla paventata liberalizzazione, con la necessaria consapevolezza che il Paese rischia fortemente la sua coesione sociale.

L'OR.SA in questo contesto, ritiene che il Sistema dei trasporti interessato dai processi di liberalizzazione, debba essere accompagnato da “**Clausole Sociali**” che salvaguardino i livelli occupazionali e la continuità nell'applicazione dei trattamenti economici e normativi in essere in precedenza all'esito delle gare. Così come ritiene ineludibile chiarire quale debba essere il Contratto Collettivo da applicare al “sistema” al fine di evitare il diffondersi di fenomeni di Dumping.

Roma, li 17 luglio 2013

**La Segreteria Generale**  
**Or.S.A. Trasporti**

**La Segreteria Nazionale**  
**Or.S.A. - Autotferro T.P.L.**

€ 2,00



\*17STC0000870\*