



# OR.S.A. TRASPORTI

ORGANIZZAZIONE SINDACATI AUTONOMI E DI BASE

SEGRETERIA GENERALE  
OR.S.A. TRASPORTI

Via Magenta, 13 00185 Roma - Tel. 06.4456789 Fax 06.4452937 - Sito: [www.sindacatoorsa.it](http://www.sindacatoorsa.it)  
Email: [sg.orsatrasporti@sindacatoorsa.it](mailto:sg.orsatrasporti@sindacatoorsa.it) PEC: [sg.orsatrasporti@pec.sindacatoorsa.it](mailto:sg.orsatrasporti@pec.sindacatoorsa.it)

Roma, 5 dicembre 2023

Camera dei deputati

IX Commissione

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

1

**Oggetto: audizione IX Commissione del 5 dicembre 2023. Relazione e domande finali OR.S.A. Trasporti.**

Ringraziamo il Presidente e la IX Commissione Trasporti, poste e telecomunicazioni per questo momento di ascolto.

In premessa, vale la pena ricordare che sono in scadenza i principali Contratti Collettivi Nazionali di Lavoro orbitanti nel settore del Trasporto Pubblico Locale: il CCNL degli Autoferrotranvieri e quello delle Attività Ferroviarie sono normative di lavoro che impattano fortemente sui temi trattati dalle risoluzioni già presentate a questa illustre Commissione; entrambi i contratti menzionati scadranno il 31 dicembre 2023.

La sostenibilità economica dell'ambito pubblico del servizio di mobilità delle persone è sempre stato il cruccio dei molteplici governi che si sono succeduti, ovvero la giusta ripartizione dei fondi messi a disposizione del settore e, in qualche maniera, la creazione del fondo nazionale TPL ha dato una risposta univoca alle amministrazioni e alle lobby del settore richiedenti.

Tuttavia, la stessa determinazione non c'è mai stata nel riorganizzare il settore affinché i lavoratori siano dotati di un'unica normativa contrattuale che li tuteli anche in caso di cambio di affido del servizio e che, viceversa, sani la frammentazione di interessi e di qualità dei servizi offerti ai cittadini.

La politica dovrebbe interrogarsi sul perché, in questo settore, gravitano almeno quattro grandi Associazioni Datoriali diverse che associano centinaia di Imprese; queste ultime, a loro volta, appaltano e sub appaltano servizi pubblici di trasporto. Associazioni che professano le stesse normative di lavoro (Autoferro TPL, Attività Ferroviarie e Logistica, Merci) seppure determinate a mantenere i loro organi sociali separati e, di conseguenza, anche tutto ciò che attiene le relazioni con i Sindacati e i lavoratori del settore.

## **Transizione Ecologica**

I timori che il nostro Paese fallirà le scadenze dettate dalla Comunità Europea in materia di trasporto delle

**UNITI  
SI VINCE**

OR.S.A. TRASPORTI  
SEGRETERIA GEN.LE

merci su rotaia sono purtroppo fondati. A sette anni dall'obiettivo del transito del 30% delle merci nazionali trasportate su rotaia, l'Italia è ferma all'11% con la tendenza di perdita di ulteriori quote di mercato a favore del gomma.

I due vettori (ferro e gomma) stanno concorrendo tra di loro in una gara impari per via dei diversi incentivi statali e dei costi di produzione, decisamente a favore del trasporto su gomma. Metodologia quest'ultima "più snella" e quindi maggiormente concorrenziale, ma indubbiamente a forte impatto per l'ambiente e rispetto

2

alla saturazione e usura delle infrastrutture stradali pubbliche.

Anche in questo caso la politica è determinante per invertire la tendenza. Occorre colmare il gap dei costi di produzione tra le due tipologie di trasporto, ponendo maggiore coraggio nel disincentivare l'utilizzo di mezzi inquinanti e onerosi per la collettività, compensando contestualmente i maggiori costi di produzione del trasporto delle merci su ferro, prevedendo una consistenza maggiore di incentivi statali verso le modalità di trasporto più green. Rispetto all'aumento del trasporto delle merci su rotaia, insieme agli investimenti infrastrutturali previsti con il PNRR è necessario, a nostro avviso, che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, all'interno del rapporto gerarchico con RFI, stabilisca una linea rispetto alle percentuali di utilizzo della rete da riservare alle varie tipologie di servizi (pendolari, media lunga percorrenza viaggiatori, merci, spazi di sospensione del servizio a scopi manutentivi), così da ordinare e contemperare gli spazi di pubblico interesse con quelli di business delle imprese di trasporto.

### **Conflittualità nel settore**

La frammentazione contrattuale del settore è la causa principale delle molteplici azioni di sciopero in atto nel settore dei trasporti. A valle del problema della mancanza di un'unica normativa contrattuale collettiva di riferimento, un'ulteriore forbice di trattamenti si crea attraverso la contrattazione di secondo livello (aziendale). Ne consegue il costante conflitto tra organizzazioni sindacali - alla ricerca di un miglioramento delle condizioni di lavoro - e parti datoriali che, diversamente, ambiscono ad applicare normative di lavoro più flessibili ed economicamente vantaggiose. Pertanto, la volontà di lasciare i servizi di trasporto alla libera concorrenza, seppure in gran parte finanziati dallo Stato, risulta essere un moltiplicatore di conflitti sindacali.

Le iniziative del Ministro dei Trasporti, che a colpi di ordinanze a Suo dire "tenta di arginare gli effetti del diritto di sciopero", hanno creato l'effetto contrario. Infatti, gli ultimi scioperi oggetto delle ordinanze del Ministro e/o della Commissione di Garanzia hanno, finora, scaturito un'altissima adesione dei lavoratori alle proteste, probabilmente motivati ulteriormente dall'atteggiamento ostruzionistico di un'Istituzione che non si preoccupa minimamente di pacificare le vertenze anziché reprimerle.

Rispetto alla legittimità delle Azioni del Ministro dei Trasporti attendiamo con urgenza il pronunciamento del TAR del Lazio che, già dallo scorso mese di luglio, è stato interessato in diversi ricorsi dalle Organizzazioni

Sindacali. Giudizio che, indubbiamente, rappresenta una verifica della consistenza del diritto di sciopero dei lavoratori occupati in attività di interesse pubblico.

### *Risposta alle domande dei componenti della commissione*

Di quanto dovrebbe incrementarsi il Nazionale TPL?

In premessa diciamo che non ripeterò quanto i miei illustri colleghi hanno già citato in termini di cifre e fabbisogni, numeri che condivido e sottoscrivo, devo però sottolineare che il fondo nazionale dovrebbe essere comunque aggiornato, incrementato ed indicizzato, indipendentemente da quanto serva per il rinnovo del CCNL, poiché l'aumento generalizzato dei prezzi dell'energia elettrica e dei carburanti ha fatto crescere i costi per le aziende, ma quanto richiesto dalle OO.SS. per il rinnovo contrattuale è soltanto ciò che serve per compensare la perdita economica dovuta all'erosione che l'inflazione ha avuto sui salari in questi ultimi anni, oltre a scontare un rinnovo precedente all'ultimo che ha dovuto attendere ben 8 anni.

Aggressioni Sicurezza per i trasportati e per i lavoratori.

Il lavoro fatto nelle riunioni nazionali degli scorsi mesi di marzo e settembre, pur essendo stato egregio, non ha quasi visto la propria concretizzazione a livello locale. Le aziende si muovono in una realtà di scarsità di risorse e i comitati locali per l'ordine e la sicurezza, se e quando si sono riuniti per discutere delle aggressioni in ambito TPL, non hanno invitato le OO.SS. a partecipare. La sicurezza percepita dai viaggiatori è ben poca, è necessario che la politica dia risposte ai cittadini su questo importante tema.

“Livello Essenziale di Trasporto” (LET)

I Livelli Essenziali di Trasporto devono avere uno scopo ben preciso ed essere focalizzati attraverso un concetto di trasporto pubblico concepito a condizioni accessibili per tutti, integrativo alla mobilità privata anche con forme diverse dalle soluzioni tradizionali. Dovrebbero essere analizzati, discussi e magari anche concordati tra tutte le parti in causa interessate al territorio in esame. Istituzioni, aziende, sindacati, associazioni di pendolari devono essere coinvolte in questo processo.

Nel ringraziare per l'ascolto, auguriamo un buon lavoro.

Per la Segreteria Generale OR.S.A. Trasporti

Gennaro Conte

