



# **OR.S.A. Trasporti**

Organizzazione Sindacati Autonomi e di base  
**AUTO FERRO - T.P.L.**

SEGRETERIA NAZIONALE

Sito internet: [www.sindacatoorsa.it](http://www.sindacatoorsa.it)

00185 Roma, Via Magenta n.13 - Tel.06/4456789 - Fax 06/44104333

Email: [sn.autoferrotpl@sindacatoorsa.it](mailto:sn.autoferrotpl@sindacatoorsa.it)

---

Comunicato del 21.09.2017 - ore 15.30

## ***ORSA TPL incontra la Commissione di Garanzia sul diritto di sciopero***

### **IN PRIMO PIANO IL TEMA DELLA RAPPRESENTANZA SINDACALE NELLE AZIENDE**

È da poco terminata l'audizione di ORSA Trasporti – Autoferro TPL presso la Commissione di Garanzia per l'attuazione della Legge sul diritto di sciopero che, nella giornata odierna, ha convocato Sindacati ed Aziende sulle problematiche del trasporto pubblico locale e sulle possibili soluzioni per una "...*gestione più razionale del servizio medesimo*".

Il Presidente Prof. Santoro-Passarelli ed il Commissario per il settore del TPL, Prof. Carrieri, hanno inteso ascoltare le parti sociali soprattutto sul tema della reiterazione degli scioperi nelle aziende e sulle prospettive della conflittualità nel Paese.

L'ORSA Autoferro TPL, presente il Segretario Nazionale Fanelli, ha consegnato alla Commissione un documento che affronta le criticità del settore, a partire dalla cronica mancanza di un Piano Generale dei Trasporti che regolamenti, ma soprattutto governi, un servizio essenziale per la collettività. Nel merito delle questioni poste al tavolo dal Prof. Passarelli il Sindacato, premesse situazioni estremamente gravi come la vicenda Atac o le crisi finanziarie che investono molte aziende del TPL soprattutto al centro-sud (e che sono alla base degli scioperi e delle manifestazioni), ha posto con forza l'accento sul tema della rappresentanza e della rappresentatività del Sindacato nelle aziende. Non va dimenticato, ha ricordato Fanelli, che il Comparto ha sì un CCNL, ma è costellato da oltre 200 Contratti aziendali che intercettano le reali problematiche dei lavoratori e sono il vero banco di prova dello stato di relazioni sindacali nel trasporto pubblico locale.

Ebbene, nonostante ORSA sia Sindacato riconosciuto dalla più importante associazione datoriale del settore, firmataria del CCNL della Mobilità e aderente al Testo Unico sulla Rappresentanza, in molte Aziende TPL prima o seconda O.S. per deleghe e consensi, si assiste - nelle stesse aziende - ad un vero e proprio ostracismo sindacale con la negazione della partecipazione alle trattative ed il mancato riconoscimento delle RSA. Il tutto con l'ormai futile pretesto della non firma del Contratto Nazionale di Categoria, una motivazione che, guarda caso, cozza contro gli stessi contenuti del Testo Unico.

E' questa una delle ragioni, assieme ai problemi strutturali e finanziari che gravano sulle aziende, della conflittualità territoriale che si aggrava perché il Sindacato si vede privato del diritto di rappresentare, nonostante la forza ed il consenso dei lavoratori in azienda.

Laddove, come nel caso di Milano (ATM), l'Impresa ha scelto la strada del dialogo con chi è realmente portatore degli interessi dei dipendenti la conflittualità è scemata e gli accordi, anche importanti, sono stati raggiunti.

Sulla certificazione della rappresentanza ORSA ha ribadito alla Commissione la volontà di addivenire, quanto prima, alle elezioni RSU / RLS in tutte le Aziende del TPL, nella convinzione che solo chi conta, e non chi firma, debba trattare in nome e per conto dei lavoratori.

La Commissione di Garanzia, prendendo atto delle posizioni espresse dal Sindacato e condividendo la necessità che si faccia chiarezza sul reale stato della rappresentanza sindacale nelle aziende TPL, ha ribadito la necessità che siano il dialogo e la partecipazione gli elementi utili al raffreddamento delle vertenze ed alla diminuzione degli scioperi.

Il Presidente, a nome della Commissione, si è riservato di approfondire i temi posti dal Sindacato ipotizzando un ulteriore giro di consultazione delle parti sociali nelle prossime settimane.

*Roma, 21 settembre 2017*

**La Segreteria Nazionale ORSA Autoferro TPL**



*Si allega il documento consegnato in data odierna alla Commissione di garanzia*



# **OR.S.A. Trasporti**

Organizzazione Sindacati Autonomi e di base  
**AUTO FERRO - T.P.L.**

**SEGRETERIA NAZIONALE**

Sito internet: [www.sindacatoorsa.it](http://www.sindacatoorsa.it)

00185 Roma, Via Magenta n.13 - Tel.06/4456789 - Fax 06/44104333

Email: [sn.autoferrotpl@sindacatoorsa.it](mailto:sn.autoferrotpl@sindacatoorsa.it)

## **AUDIZIONE COMMISSIONE DI GARANZIA SUL DIRITTO DI SCIOPERO**

Roma, 21 settembre 2017

*Oggetto: Analisi delle problematiche connesse con i servizi di trasporto sull'intero territorio nazionale e riflessione sulle possibili soluzioni percorribili, volte al raggiungimento di una gestione più razionale del servizio medesimo - Invito in audizione.*

Il tema, ampio ed articolato, investe problematiche diverse che così si possono riassumere:

- a) Le criticità del settore (l'assenza di un Piano Generale dei Trasporti in ambito Nazionale e Regionale che disciplini il sistema normativo ed i costi standard – la carenza di risorse per il settore – l'assenza di sinergie modali – le scelte mancate per incentivare il mezzo pubblico);
- b) La sostenibilità delle aziende (garanzia dei flussi economici – evasione tariffaria – investimenti – la necessità di aggregare le imprese – la definizione di una diversa politica tariffaria);
- c) La sicurezza sul lavoro (tema aggressioni)
- d) Il Contratto di Lavoro nei bandi di gara - la definizione di perimetri minimi per gli appalti;

Una disamina compiuta ed una analisi di dettaglio imporrebbe tempi non compatibili con l'odierna audizione e pertanto ci limiteremo ad esprimere le nostre opinioni per concetti, esprimendo un parere riassuntivo sulle possibili soluzioni.

### **LE CRITICITA' NEL SETTORE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE**

Il nostro Paese paga l'assenza di un Piano Generale dei Trasporti di valenza nazionale e regionale. Non esiste un chiaro indirizzo di politica e di gestione di un servizio fondamentale per i cittadini. Assistiamo ad iniziative disaggregate con aree "virtuose" dove gli orari sono integrati, il servizio potenziato ed è visibile l'aumento dell'utilizzo del Trasporto Pubblico Locale rispetto a quello individuale. Un circolo virtuoso ancora minoritario nel Paese, soprattutto perché non sono definite le responsabilità che oggi ricadono su più soggetti e su più livelli (nazionale, regionale, provinciale, enti di governo degli ambiti territoriali ottimali, autorità di regolamentazione dei trasporti). Lo stesso dicasi per la definizione di costi standard, un elemento che come Sindacato riteniamo fondamentale per garantire un servizio con dei requisiti minimi di qualità.

È comprensibile, dunque, che siamo in presenza di una stringente necessità – come già detto in audizione presso la Commissione Trasporti nel Luglio 2013 – quella di metter in cantiere una sorta di "piano Marshall" per il trasporto pubblico partendo dalla condivisione dell'essenzialità del servizio per la collettività, al pari dell'Istruzione e della Sanità. Insomma, così come avviene nei principali Paesi Europei, anche in Italia il Trasporto Pubblico Locale deve essere considerato un "bene di merito" in grado di migliorare la qualità della vita in termini sociali e ambientali e non, come avviene attualmente,

derubricato a “*bene inferiore*”. In tal senso vanno riconosciuti alcuni passi avanti (vedi la **stabilizzazione del Fondo** destinato al finanziamento del trasporto pubblico locale ed il **fondo per l'acquisto di veicoli del trasporto pubblico locale**), ma resta a nostro parere insufficiente la dotazione finanziaria. Infatti, rispetto al 2010 la quota spettante è stata ridotta di oltre il 15% con un taglio al TPL quantificabile in oltre 1,5 mld. di €. Oggi, mentre si invocano investimenti verso la mobilità collettiva a scapito di quella privata, quel “*buco*” non è stato più ripianato.

Il fondamento di una mobilità sostenibile è l'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 metropolitane. Invece l'assenza di sinergie modali e la mancanza di un serio governo da parte dei committenti il servizio (Regioni – Comuni) porta a sovrapposizioni gomma – treno sulla stessa linea, oppure a lunghi periodi di mancanza del servizio pubblico soprattutto nelle aree a domanda debole.

Le iniziative sin qui messe in atto dai Governi di questo Paese non hanno mai realmente puntato su un vero riequilibrio modale a favore del trasporto pubblico e meno inquinante. In tal senso istruttiva è la vicenda della detrazione fiscale per gli abbonamenti al TPL: prima è stata inserita, poi tolta, ora ritorna a seconda del periodo economico più o meno favorevole. Insufficienti sono gli incentivi alle aziende che spediscono via treno (100 mln di € anno) ed assenti i disincentivi per coloro che utilizzano i TIR.

## **LA SOSTENIBILITA' DELLE AZIENDE**

Una delle ragioni sinora disincentivanti per la messa a gara del servizio TPL è stata l'incertezza del finanziamento pubblico ed anche i tempi della sua erogazione. Un passo avanti può essere definita l'anticipazione al 60% (anziché del passato 40%) del Fondo Nazionale per il settore. Ma non basta, ripetiamo: occorre aumentare la dotazione del Fondo, indicizzarlo e soprattutto garantirne la fruizione da parte delle aziende. Troppe volte il fondo per il TPL è stato impropriamente usato dalle Regioni con il risultato di far apparire le Aziende come responsabili di una crisi finanziaria unicamente causata dai mancati pagamenti del servizio reso da parte degli Enti Locali.

Uno studio dell'Università di Pavia sul fenomeno dell'evasione tariffaria ha, finalmente, messo l'accento sul grave danno economico per le Aziende che, invece, nel periodo durante il quale si è tagliato il personale su bus e treni, affermavano l'assoluta marginalità del fenomeno. Oggi è acclarato che l'evasione tariffaria rappresenta per le imprese di Trasporto Pubblico Locale (TPL) un rilevante problema economico. Come Sindacato abbiamo da sempre affermato che la riduzione degli equipaggi (dalla soppressione della figura del bigliettaio sui bus all'utilizzo del solo Capo Treno sui convogli regionali) è stato un fenomenale incentivo all'evasione tariffaria. Cioè la diminuzione dei costi è stata non solo azzerata dalla crescita dei viaggiatori senza biglietto, ma addirittura il ripristino di queste figure porterebbe vantaggi economici alle aziende che ripagherebbero ampiamente l'aumento del costo del lavoro. Di più: l'istituzione (divenuta obbligata) di squadre di controlleria “volanti” o di antievasione non sta riducendo il fenomeno. Vanno ripensate, dunque, le composizioni degli equipaggi sui treni e valutata con oggettività la convenienza di ripristino del bigliettaio sugli autobus, almeno nelle linee a maggior rischio evasione. L'alternativa potrebbe essere rappresentata dai tornelli d'ingresso ai mezzi che però si rivela particolarmente costosa come investimento ed altrettanto rischiosa per il rallentamento che produrrebbe ai tempi di percorrenza.

Questo ci porta a ragionare sul tema investimenti: è fuor di dubbio che il parco automezzi in Italia sia il più vetusto d'Europa: età media oltre 12 anni. Il fondo per l'acquisto di veicoli del trasporto pubblico locale previsto dal Governo è sicuramente un segnale, ma nulla di più. Servono maggiori risorse che

possono essere reperite, come detto, da una politica del trasporto che incentivi/disincentivi a seconda delle scelte fatte da aziende e cittadini.

Resta un tema di fondo: come dare gambe ad una reale riorganizzazione del Trasporto Pubblico. Riteniamo che questo debba passare attraverso un efficientamento aziendale e l'aggregazione delle Imprese. Un processo che non può non passare dall'individuazione di bacini di traffico che favoriscano la fusione delle Società di trasporto e determinino, nel contempo, le tanto sbandierate e mai attuate economie di scala. Oggi vi è una moltitudine di aziende – alcune delle quali operano anche in sub appalto - che oltre a frammentare il settore determinano dei significativi costi di gestione che comportano sacrifici per i lavoratori, in termini normativi ed economici, e per gli stessi bilanci degli Enti Locali. Riteniamo che in questo settore il ricorso al sub appalto debba essere eliminato.

## **LA SICUREZZA SUL LAVORO**

Quanto detto in merito al fenomeno dell'evasione intercetta appieno quella che oggi rappresenta una vera e propria emergenza, riconosciuta dallo stesso Governo che più volte ha visto i Sindacati confrontarsi con Ministero dell'Interno e delle Infrastrutture su questo tema. Non ultimo l'incontro dello scorso 6 settembre i contenuti del quale si intendono integralmente ribaditi in questa sede. In particolare la condivisa necessità di modificare l'attuale DPR 753 /80, riconoscendo a tutte le qualifiche professionali che operano sui mezzi di Trasporto Pubblico il ruolo di incaricato di Pubblico Servizio. Resta il tema del potenziamento del servizio di controlleria e vigilanza a bordo dei mezzi che, come dicevamo, potrebbe portare anche ad una più incisiva lotta anche all'evasione tariffaria. Dunque ripristino degli equipaggi a 2 agenti a bordo dei bus e dei treni del regionale (in questo caso intesi come personale di scorta), oppure vigilanza sugli autobus e sui treni almeno su quelli considerati più a rischio, per esempio negli orari matutini e serali e da/verso aree periferiche. Questo con sistematicità e non a spot come oggi accade e, si è visto, non serve né a debellare l'antievazione e nemmeno ad evitare le aggressioni al personale in servizio.

## **IL CONTRATTO DI LAVORO**

Il tema dell'esigibilità del Contratto di Lavoro di settore è un tema nodale per il Sindacato. La conferma con il Decreto-Legge n. 91, del 20 giugno 2017, della previsione nei bandi di gara che - in caso di sostituzione del gestore - tutti i lavoratori transiteranno senza interruzione del rapporto di lavoro dal gestore uscente al subentrante, mantenendo in ogni caso le tutele e economiche normative previste dal contratto collettivo nazionale di settore e da quello di secondo livello applicato in azienda, è un fatto positivo che ripristina l'inopinata soppressione del Regio Decreto n.148. Se il TPL su gomma sembra mantenere adeguate tutele occupazionali e salariali, resta il problema che interessa le aziende di trasporto regionale su ferro che in caso di gara non hanno le stesse garanzie. Infatti, dopo una decennale battaglia il Parlamento Europeo con il Regolamento Europeo n.2338/2016, che ha novato il precedente 1370 del 2007, ha inserito tra le tutele per il personale dipendente da Imprese Ferroviarie l'applicazione del Contratto Nazionale di Lavoro "del settore" in caso di cambio appalto. Purtroppo in ambito ferroviario non esiste un solo Contratto di Settore, anzi la concorrenza si sta giocando anche e soprattutto applicando diversi CCNL. Dunque è ora e tempo che questo Paese si doti di regole certe sul fronte del lavoro che si possono così riassumere:

- a) *la definizione di un unico Contratto della Mobilità per il settore nel solco di quanto sottoscritto nel 2010 e riproposto con la piattaforma unitaria 2018/2020 presentata alle associazioni datoriali nel luglio scorso. Come Sindacato Autonomo, Professionale e di base confermiamo la necessità che questo Contratto preservi l'atipicità lavorativa dei 2 settori (ferro – autoferro) e le professionalità in*

questi presenti. Un CCNL, dunque, che si caratterizzi per eguali tutele e garanzie professionali distinguendo chiaramente gli aspetti normativi ed economici;

- b) l'obbligo per l'imprenditore che subentra di applicare il corrispondente contratto collettivo di categoria e quanto definito nella contrattazione aziendale. Questo è un passaggio centrale per dare gambe al CCNL della Mobilità ed in tal senso compete al legislatore disporre in materia. Di sicuro una Repubblica fondata sul lavoro non può avere un sistema di relazioni sindacali e di contrattazione collettiva ancor oggi "tenuto assieme da poco più che spago e chiodi" come afferma Umberto Romagnoli, uno dei più importanti giuristi e docenti di diritto del lavoro italiani.

Questo in estrema sintesi è lo scenario visto dal fronte sindacale e solo un patto forte tra Governo, politica, associazioni datoriali e sindacato può produrre quel percorso virtuoso che serve a dare al TPL certezze industriali ed occupazionali in un settore che, se ristrutturato, riorganizzato e soprattutto governato, rappresenta un importante volano per lo sviluppo ambientale e industriale del Paese.

**La Segreteria Nazionale**

