



**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)

*Comunicato stampa del 17 luglio 2013 - ore 16.00*

## **L'Or.S.A. in audizione alla Commissione Trasporti della Camera**

### ***"sul trasporto pubblico pesano le assenze della politica"***

Le Segreterie Generale Trasporti e Nazionale Autoferro TPL dell'Or.S.A. sono state ascoltate oggi dalla IX Commissione Trasporti della Camera dei Deputati, impegnata nell'indagine conoscitiva sul trasporto pubblico locale.

Il Sindacato ha presentato uno specifico documento (consultabile al sito [www.sindacatoorsa.it-ultim'ora](http://www.sindacatoorsa.it-ultim'ora)) nel quale si pone l'accento soprattutto sulla mancanza di scelte strutturali che spettano unicamente alla politica. Per l'Or.S.A. il Trasporto Pubblico Locale deve essere considerato una priorità per il Governo che deve equipararlo agli altri servizi essenziali per i cittadini, come Sanità ed Istruzione.

*"In Europa la congiuntura economica ha visto diminuire il traffico privato ed aumentare l'accesso dei cittadini al trasporto collettivo – afferma Giuseppe Taormina Vice Segretario Nazionale Autoferro TPL –. In Italia i pesantissimi tagli al settore hanno portato alla diminuzione dei livelli produttivi, alla riduzione dei servizi e dei passeggeri trasportati, aumenti tariffari, contrazione degli addetti. Una situazione paradossale figlia di mancati indirizzi di politica dei trasporti."*

Per l'Or.S.A. servono finanziamenti certi, esigibili, di valenza pluriennale: *"Bene ragionare sui costi standard, ma questi vanno fatti a monte del finanziamento – sottolinea Alessandro Trevisan Segretario Generale dei Trasporti –. Invece, dal 2010 ad oggi si è preferita la strada dei tagli lineari che hanno prodotto un buco di oltre 1,5 miliardi con i risultati che vediamo tutti i giorni nelle nostre città: meno servizi, problemi occupazionali, biglietti ed abbonamenti più cari."*

Per Trevisan, che ha espresso apprezzamento per l'iniziativa della Commissione, ulteriori criticità vengono dall'eccessiva frammentazione delle Aziende e dalla necessità che i Contratti di Servizio prevedano tutele occupazionali e salariali per i lavoratori del settore: *"1200 Aziende sono francamente una enormità ed i relativi costi non sono più sostenibili. Bisogna puntare alla definizione dei bacini, all'accorpamento delle Aziende ed all'integrazione modale e tariffaria. Sul fronte del lavoro i Contratti di Servizio devono prevedere la garanzia dell'applicazione dei Contratti Nazionali ed Aziendale. Il Sindacato non accetterà mai la guerra dei prezzi e dei servizi giocata sull'abbattimento dei salari, della tutela e della sicurezza sul lavoro."*

*Fine del comunicato*

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



**Or.S.A.**

**Organizzazione Sindacati Autonomi e di base**

**TRASPORTI  
Segreteria Gen.le**

**Autoferro TPL  
Segreteria Naz.le**

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

Sito internet: [www.sindacatoorsa.it](http://www.sindacatoorsa.it) Email: [sg.orsatrasporti@sindacatoorsa.it](mailto:sg.orsatrasporti@sindacatoorsa.it) & [sn.autoferrotpl@sindacatoorsa.it](mailto:sn.autoferrotpl@sindacatoorsa.it)

---

# 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.isfortopmus.it/Archivio/Arch\\_IS/Ricerche/R\\_mob\\_2012.pdf](http://www.isfortopmus.it/Archivio/Arch_IS/Ricerche/R_mob_2012.pdf)), 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

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

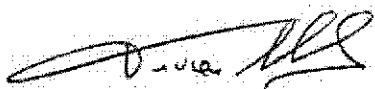
Infine, sembra opportuno affrontare la questione che riguarda i lavoratori dipendenti dalle aziende interessate al processo di liberalizzazione, di cui il dibattito si sta occupando poco e quando se ne occupa lo fa – a parere dell’OR.SA - in maniera disinvolta. Tale appare, infatti, l’idea formulata 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 prelude 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. - Autoferro T.P.L.**

