



**OR.S.A.**

**Organizzazione Sindacati Autonomi e di base**

**SETTORE FERROVIE**

**SEGRETERIA GENERALE**

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

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

E-mail: [sg.orsaferrrovie@sindacatoorsa.it](mailto:sg.orsaferrrovie@sindacatoorsa.it)

Roma, 18 Febbraio 2015

Prot. 23/SG/OR.S.A. Ferrovie

**Presidente del Consiglio dei Ministri**

On. Matteo Renzi

**Presidente del Senato**

On. Pietro Grasso

**Presidente della Camera**

On. Laura Boldrini

**Gruppi Parlamentari alla Camera XVII Legislatura**

- Forza Italia - Il Popolo della Libertà
- Fratelli D'Italia
- Lega Nord e Autonomie
- Movimento 5 Stelle
- Nuovo Centrodestra
- Partito Democratico
- Per L'Italia
- Scelta Civica per L'Italia
- Sinistra Ecologia Libertà
- Gruppo Misto
- Centro Democratico
- Maie – Movimento Associativo Italiani All'Estero
- Alleanza per L'Italia (API)
- Minoranze Linguistiche
- Partito Socialista Italiano – Liberali per L'Italia
- Deputati non iscritti ad alcuna componente

**Gruppi Parlamentari al Senato XVII Legislatura**

- Forza Italia - Il Popolo della Libertà
- Grandi Autonomie e Libertà
- Lega Nord e Autonomie
- Movimento 5 Stelle
- Nuovo Centrodestra
- Partito Democratico
- Per le Autonomie (SVP–UV- PATT-UPT)-PSI-MAIE
- Per L'Italia
- Scelta Civica per L'Italia
- Gruppo Misto



Illustri Onorevoli,

Apprendiamo da notizie riportate in rete che a breve verrà discussa in Parlamento una bozza di Disegno di Legge denominato “concorrenza” nel cui ambito è previsto un riordino del sistema di trasporto pubblico regionale.

Nel merito - qualora i contenuti delle indiscrezioni siano confermati - il sistema di mobilità regionale verrebbe aperto alla libera concorrenza, attraverso un sistema economicamente incentivante di messa a gara dei servizi regionali.

Pare che l’indicazione sia quella di predisporre gare regionali di affido del servizio. Le stesse gare inoltre dovranno essere suddivise in lotti, quest’ultimi dimensionati per favorire la concorrenza di più vettori. Pertanto la previsione è quella di disporre un sistema di trasporto regionale integrato, lasciando al mercato la “quotazione” dei singoli lotti.

I provvedimenti sopracitati offrirebbero una sicura liberalizzazione del sistema di trasporto pubblico, nel solo caso in cui il nostro Paese fosse omogeneo nelle possibilità infrastrutturali e finanziarie.

Purtroppo già oggi, nonostante il servizio sia praticamente affidato ad un unico vettore (Trenitalia), esiste una notevole differenza di offerta tra le Regioni. Ciò è dovuto essenzialmente alle capacità di investimento delle singole Regioni che, in alcuni casi, integrano i fondi nazionali con quelli territoriali.

A nostro avviso, nell’ottica di gare regionali divise per lotti, tali differenze di accesso al mezzo di trasporto pubblico saranno notevolmente accentuate, ponendo su diversi “piani” anche i cittadini della stessa Regione. E’ palese che “lasciar fare al mercato” comporterà una concentrazione di interesse verso quelle aree regionali ad alta capacità di rendimento economico, con il rischio che si annullino le offerte e i servizi nelle altre aree geografiche, in molti casi intere regioni. In buona sostanza, si darà corso ad un sistema in cui si privatizza la parte che genera profitti e si collettivizza quella remunerativa, con indubbie ricadute in termini di produttività, efficienza e costi del servizio.

Altro aspetto fondamentale della “liberalizzazione” del settore è il mantenimento dei livelli occupazionali e salariali dei lavoratori addetti e le notizie in nostro possesso non ci rassicurano rispetto alla tutela dei lavoratori in caso di cambio di affido del servizio.

Si stima che nel settore del trasporto pubblico regionale operino oltre duecentomila lavoratori, suddivisi tra ferrovieri, autoferrotranvieri, appalti e altri.

L’intero comparto dei trasporti risente da anni della mancanza di una normativa contrattuale di riferimento. Questo è un problema ben noto a cui nessuno ha inteso porre rimedio. E’ facile prevedere che, in caso di gare regionali per lotti, ogni impresa avrà il suo contratto aziendale e i lavoratori - seppur uguali nella tipologia di impiego - avranno trattamenti normativi ed economici diversi, paradossalmente anche nell’ambito della stessa Regione.

Inoltre, qualora il legislatore non intenda vincolare l’affidatario del servizio all’assorbimento del personale dipendente dall’Impresa uscente, i lavoratori vedrebbero messo a rischio il proprio posto di lavoro ad ogni cambio appalto.

In conclusione, si ritiene che la riorganizzazione del sistema di trasporto regionale non possa limitarsi alla sola ipotesi di riduzione degli oneri del servizio. Oltretutto, molti dei problemi che generano un aumento dei costi non vengono presi in considerazione, come:

- la moltitudine di aziende e micro aziende che orbitano all'interno di Regioni e Province, con un'elevata spesa dovuta ai costi indiretti derivanti ad esempio dai rispettivi Consigli di Amministrazione;
- il fenomeno dell'evasione tariffaria, reato ormai fuori controllo che comporta ingenti perdite nei conti economici aziendali;
- la mancanza di una politica incentivante l'integrazione tariffaria tra le varie modalità di trasporto;
- un Piano Regionale dei Trasporti sostenuto da una legge quadro di cui tutte le regioni dovranno dotarsi. Queste condizioni essenziali per garantire un servizio migliore alla cittadinanza, ridurre i costi sociali e disincentivare l'utilizzo del mezzo privato.

La "calibratura" dei lotti di gara rispetto alle capacità dei concorrenti, se da una parte permette una maggiore concorrenza, dall'altra può compromettere la capacità di investimento delle singole aziende. Più chiaramente, il sistema ferroviario "monopolista" ha permesso nel tempo ingenti investimenti in altri settori industriali come, ad esempio, l'acquisto di nuovi treni.

La frammentazione di affido del servizio ferroviario e i termini della sua durata, comporteranno una rimodulazione delle capacità di investimento delle singole imprese. Appare dunque concreto il rischio che si rallenterà l'auspicato rinnovamento del parco rotabile viaggiatori.

Infine, i diritti costituzionali che attengono al lavoro, devono essere salvaguardati in modo omogeneo in tutto il Paese ovvero, in un quadro complessivo certamente condizionato dalle disponibilità economiche delle singole regioni, non si può lasciare all'iniziativa locale - senza alcuna previsione legislativa - la tutela dei posti e delle condizioni di lavoro dei dipendenti.

Con la speranza di aver reso un utile contributo, si chiede alle Commissioni competenti un'apposita audizione.

Distinti saluti

Il Segretario Generale

**Andrea Pelle**

