



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.orsafferrovie.it

E-mail: sg.orsafferrovie@sindacatoorsa.it

COMUNICATO STAMPA

CONVEGNO TORINO

LIBERALIZZAZIONE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Si è appena concluso il Convegno sulle modalità di affidamento del Trasporto Pubblico Locale organizzato dalla Segreteria Generale OR.S.A. – Ferrovie, e sulla necessità di inserire, nei bandi di gara, adeguate clausole di salvaguardia per i lavoratori.

La relazione iniziale ha denunciato la contraddizione delle attuali norme legislative del nostro Paese, con le quali da una parte si dà corso ad una sfrenata liberalizzazione del mercato, mentre dall'altra si mette in concorrenza la qualità del lavoro, non prevedendo garanzie di mantenimento della normativa contrattuale, collettiva e aziendale, applicata nell'Azienda di provenienza. Quale spunto per la discussione la relazione ha illustrato, le norme contenute nel recente D.L.50/2017 e le motivazioni che hanno determinato, in Piemonte, l'affidamento diretto attraverso una procedura concorsuale.

L'OR.S.A. Ferrovie ha rivendicato la necessità che le norme contenute nei bandi di gara e previste in caso di subentro del gestore debbano assicurare, oltre al passaggio di tutto il personale, anche la normativa e la retribuzione prevista dalla contrattazione nazionale ed integrativa aziendale applicata dal precedente gestore. Sarebbe sbagliato fare cassa riducendo i costi del Trasporto Pubblico – già tra i più bassi a livello comunitario – rivedendo, al ribasso, le normative, le retribuzioni ed i diritti dei lavoratori, peraltro già compresi nei recenti rinnovi contrattuali e dalla continua revisione Legislativa.

Gli interventi hanno espresso unanime apprezzamento per i contenuti proposti da OR.S.A. Ferrovie, sia per gli spunti forniti alla discussione, sia per l'illustrazione dei motivi che hanno portato la Regione Piemonte ad affidare il servizio attraverso una forma concorsuale che, molto, si avvicina ad una gara.

L'Assessorato Regionale, i componenti della Commissione dei Trasporti Regionale e la rappresentanza Comunale, hanno manifestato la volontà di riattivare le 12 linee di RFI, considerati fino ad oggi "rami secchi", anche attraverso l'integrazione ferro gomma, lamentando in merito i continui tagli al finanziamento del trasporto pubblico. Hanno inoltre riferito che per garantire e mantenere l'attuale servizio pubblico locale, la Regione Piemonte è costretta ad integrare con proprie risorse le quote che provengono dal Fondo Nazionale di Trasporti.

L'aspetto giuslavoristico è stato illustrato dallo studio legale il quale ha evidenziato le tutele previste dalla Legge in caso di cambio appalto così come indicato dall'art. 2112 del C.C., e dall' art. 47 Legge 428/90.

L'intervento del Responsabile di Legambiente Trasporti Lombardia ha denunciato che, nel periodo 2002 - 2016, il servizio svolto dal Trasporto Pubblico Locale ha riscontrato una flessione di oltre il 6%, quindi diventa indispensabile mettere in campo azioni per agevolare il servizio collettivo ed ecologico da realizzare attraverso integrazioni modali e tariffarie. E' stato espresso apprezzamento per l'iniziativa di OR.S.A. Ferrovie, in quanto rappresenta un esempio innovativo di garantire gli interessi dei lavoratori.

Il Segretario Generale di OR.S.A. Ferrovie, nel concludere i lavori, ha rivendicato la necessità di tutelare il lavoro in tutte le sue forme, condizione peraltro prevista dalle norme comunitarie - vedi Reg. 1370 /2007- annunciando che, già dai primi giorni della prossima settimana, OR.S.A. – Ferrovie si farà parte attiva nei confronti delle Istituzioni Locali per rivendicare tutele e salvaguardie per i lavoratori.

Torino, 23 giugno 2017

OR.S.A.

Organizzazione Sindacati Autonomi e di base

SETTORE FERROVIE PIEMONTE e Valle D'AOSTA

SEGRETERIA REGIONALE

Stazione FS Torino P.N. Via P. Sacchi 39 Tel. 011 665 3731 Fax 011 665 3160

Potenziare il Trasporto Pubblico Locale Ferroviario e tutelare il Lavoro.



RELAZIONE INTRODUTTIVA

SEGRETERIA REGIONALE OR.S.A. – FERROVIE PIEMONTE E VALLE D'AOSTA

Di concerto con la Segreteria Generale OR.S.A. – Ferrovie abbiamo inteso aprire un dibattito sul Trasporto Pubblico Locale incentrandolo in particolare sul servizio ferroviario. Questo è stato possibile grazie all'adesione -alla nostra iniziativa- delle Istituzioni, delle Aziende, della Politica e delle Associazioni Consumatori e Comitati Pendolari. Per questo motivo ringraziamo tutti i partecipanti che hanno permesso, nonostante i tempi ristrettissimi, la riuscita dell'iniziativa.

Riteniamo che il sindacato abbia l'obbligo di discutere e dibattere sulle questioni che interessano i Lavoratori attraverso un confronto che deve avvenire con le Parti Sociali ed Istituzionali. Oggi è uno di questi momenti.

Abbiamo deciso di svolgere questo Convegno in Piemonte poiché è la prima Regione che, modificando le precedenti decisioni, ha scelto di fare un affidamento diretto del servizio ferroviario regionale a seguito di un confronto competitivo tra diverse imprese.

Nel passato abbiamo visto Affidamenti Diretti, Gare, Società Regionali, ma la scelta del Piemonte è meritevole di attenzione in quanto rappresenta -tra le diverse opzioni previste dalla normativa- una novità e può divenire un modello per tutte le regioni.

A seguito del D.L. 422/97 che ha determinato l'affidamento delle competenze alle regioni in materia di Trasporto Pubblico Locale su ferro, avvenuto nell'anno 2000, i comportamenti delle varie Regioni sono stati certamente difforni.

In considerazione dell'intervenuta riforma alcune Regioni decisero di affidare il servizio ferroviario attraverso le gare. In particolare il Veneto -due lotti-, la Liguria -un lotto-, la Lombardia ove sono stati messi a gara tre lotti sperimentali (corrispondenti a circa il 12% del servizio regionale complessivo), di cui due serviti da Trenitalia e l'altro di competenza di Ferrovie Nord Milano Trasporti.

A conclusione delle procedure il bando della Liguria è stato annullato. In Veneto il servizio è stato aggiudicato all'ATI -costituito da Trenitalia e Sistemi Territoriali- a cui è stato assegnato il servizio sino al 2015 e tutt'oggi in fase di proroga con affidamento diretto. In Lombardia è andata a gara solo la linea del Passante vinta dall'ATI costituita da Trenitalia FNM e ATM. Successivamente è stata costituita la società Trenord che ha ricevuto in affido diretto - con scadenza anno 2020- l'intero servizio ferroviario regionale. Un'altra soluzione - costituzione di una società regionale - avvenuta in modo paritetico da FNM e Trenitalia che è meritevole di attenzione, anche in considerazione del volume produttivo svolto e dei viaggiatori trasportati - oltre 700.000 giorno - Trenord. Su quest'aspetto è noto a tutti che una società che prevede una partecipazione paritetica riscontra una complicata gestione e di fatto una situazione di stallo. Anche per questo motivo riteniamo che questo modello di società, ovvero con proprietà paritetica tra società controllata dalla Regione ed ex Monopolista non ha avuto espansione. Anzi il Gruppo Ferrovie dello Stato sta cercando di ottenere la maggioranza di Trenord, così come dichiarato dall'AD di FSI.

In Emilia Romagna la situazione vede come vincitrice del lotto unico il consorzio costituito da Trenitalia e Tper, per un periodo di 15 anni prorogabile per ulteriori 7 anni e 6 mesi. L'avvio del servizio è previsto per la fine del 2018.

Rispetto alle attuali assegnazioni con affidamento diretto, a causa della mancanza di evidenza pubblica, sono stati presentati ricorsi al Tar per gli affidamenti disposti nelle Regioni Abruzzo, Liguria, Marche e Toscana.

Fatta questa premessa, intendiamo porre all'attenzione del dibattito argomenti che, da tempo, interessano il settore e sono regolati da Delibere, Regolamenti Comunitari, Leggi e Decreti Legge e Leggi Regionali, il tutto nell'interesse della mobilità e nel rispetto dei diritti dei Lavoratori, con la precipua finalità di rendere il Trasporto Pubblico Locale non un costo ma una risorsa per tutta la collettività.

E' necessario evidenziare che nel nostro Paese i corrispettivi pubblici riconosciuti al trasporto ferroviario sono tra i più bassi di quelli Europei, così come i ricavi da traffico sono tra quelli inferiori. L'altra stortura che possiamo rilevare è che nel nostro Paese il corrispettivo versato dallo Stato è più alto nel trasporto stradale rispetto a quello su ferro.

Con queste premesse è auspicabile che tutti gli Enti territoriali, partendo dalla Regione sino ad arrivare al singolo Comune, si debbano far carico di definire un Piano Regionale dei Trasporti in cui i cittadini - acquistando un solo titolo di viaggio - abbiano l'opportunità di avvalersi di diversi vettori integrati tra loro.

Questo non solo per ridurre i costi per la collettività ma –soprattutto- per assicurare un servizio migliore al cittadino. Appare evidente che in questo quadro il trasporto ferroviario debba avere un ruolo centrale e nodale, collegando i principali centri attraverso un servizio ecologico e più veloce. E' riconosciuto che in quelle realtà territoriali dove si è potenziato il servizio ferroviario tutto il sistema ne ha beneficiato con una significativa crescita dei viaggiatori trasportati.

Questo riteniamo sia lo spirito del decentramento del servizio dettato dal DL 422/1997, con cui si sono state affidate alle Regioni competenze nazionali. In questa siffatta situazione è da segnalare però che è venuta a mancare una disciplina organica per il settore.

Lo scorso 14 giugno è stato approvato anche dal Senato il Decreto 24 Aprile 50/2017 pubblicato con G.U. n. 95 del 24 Aprile 2017 il quale, tra le diverse materie, prevede disposizioni urgenti in materia di Enti Territoriali. Nello specifico gli articoli che riguardano il Trasporto Pubblico Locale sono il 27 - Misure per il Trasporto Pubblico Locale, il 39 – Trasferimenti Regionali a provincie e città metropolitane per funzioni conferite, il 47 – interventi per il Trasporto Ferroviario – e il 48 - Lotta all'evasione tariffaria-.

Il comma 1 dell'art. 27 del Decreto interviene rendendo strutturale la dotazione del Fondo per il finanziamento del trasporto pubblico locale istituito presso il MISE (legge 111 del 15/07/2011), sganciandolo dalla compartecipazione al gettito derivante dalle accise sul consumo dei carburanti.

Il comma 2 definisce i criteri di riparto, attraverso una metodologia premiante dell'incremento dei proventi da traffico e della determinazione dei costi standard, e punitiva – redistribuzione e delle risorse – lì dove i servizi di TPL non risultino affidati con procedure di evidenza pubblica o non siano ancora stati pubblicati i bandi di gara, o siano state effettuate gare non conformi alle delibere dell'autorità trasporti e al regolamento della CE n.1370/2007. Il meccanismo di riparto, anche nei casi di situazioni di non conformità (riduzione delle risorse) comunque garantisce un riparto per la regione interessata non inferiore all'80% di quanto percepito l'anno precedente.

Il Comma 9 prevede che, al fine di favorire il rinnovo del materiale rotabile, lo stesso possa essere acquisito dalle imprese di trasporto pubblico regionale e locale anche ricorrendo, per il trasporto ferroviario, alla locazione.

Il comma 11 stabilisce che le aziende affidatarie di servizi di trasporto pubblico locale, anche di natura non pubblicitaria, possano accedere agli strumenti di acquisto e negoziazione messi a disposizione dalle centrali di acquisto nazionale di materiale rotabile, ferma restando la destinazione dei mezzi acquistati per i predetti servizi. Con questi due disposizioni legate alla proprietà ed all'utilizzo del materiale rotabile il Legislatore, a nostro parere, ha cercato di superare le difficoltà incontrate in diverse occasioni per quanto attiene l'utilizzo del materiale rotabile. In particolare con la costituzione di centrali di acquisto si è voluto introdurre il concetto di Rosco, ovvero di Aziende che mettono a disposizione il materiale rotabile.

L'art. 39 influisce indirettamente sul Trasporto Pubblico Locale, ma più di tutti gli altri rischia di modificarne gli aspetti, poiché stabilisce che una quota del 20% del Fondo Trasporti sia riconosciuta a condizione che la Regione -entro il 30 giugno di ciascun anno- abbia certificato, in applicazione alle norme regionali e nazionali, l'avvenuta erogazione a ciascuna provincia e città metropolitana del rispettivo territorio delle risorse per l'esercizio delle funzioni ad esse conferite. La certificazione è formalizzata tramite intesa in Conferenza Unificata da raggiungere entro il 10 luglio di ciascun anno. In caso di mancata intesa il riconoscimento in favore della regione interessata del 20% del fondo per il Trasporto Pubblico Locale di cui al comma 1 è deliberato dal Consiglio dei Ministri su proposta del Dipartimento per gli Affari Regionali che, di conseguenza, può essere destinata ad altra finalità.

L'art. 47 tratta essenzialmente il problema delle Reti Ferroviarie Regionali ed individua in Rete Ferroviaria Italiana il soggetto responsabile della realizzazione dei necessari interventi tecnologici da realizzarsi sulle Reti Regionali in concessione. Questi dovranno essere definiti in appositi contratti con le Regioni interessate nei limiti delle risorse disponibili destinate agli scopi ed in coerenza con i piani di adeguamento tecnico presentati dai competenti gestori delle reti regionali. Il comma 3 stabilisce che il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze sulla base di criteri individuati, tra cui esigenze di mobilità ed integrazione con le aree del territorio, dovrà individuare le linee regionali che possono essere destinatarie di finanziamenti dello Stato per eventuali investimenti sulle linee.

L'art. 48 entra nel merito delle modalità di affidamento quindi definisce le misure urgenti per la promozione della concorrenza e individua le azioni contro l'evasione tariffaria. I primi commi definiscono i bacini che sinteticamente sono riconducibili ad un'utenza minima di 350.000 abitanti. Attribuisce all'Autorità di Regolazione dei Trasporti l'individuazione dei criteri per le eccezioni e le regole generali in materia di svolgimento delle procedure e degli obblighi e dei requisiti previsti all'art. 18 del decreto legislativo 19 novembre 1997 n°422, quindi dell'adozione di misure in grado di garantire l'accesso a condizioni eque ai beni immobili e strumentali all'effettuazione del servizio con particolare riferimento ai beni acquistati con finanziamento pubblico. In caso di sostituzione del gestore nei bandi di gara previsione del trasferimento del personale dipendente dal gestore uscente al subentrante con l'esclusione dei dirigenti applicando in ogni caso il contratto collettivo di settore.

Lo stesso art. 68 prevede integrazioni all'art. 71 del DPR 11 luglio 1980 n°753 individuando la possibilità per i gestori dei servizi di trasporto pubblico di affidare le attività di prevenzione, accertamento e contestazione anche a soggetti non dipendenti dal gestore medesimo e l'installazione di sistemi di video sorveglianza a bordo, per individuare eventuali trasgressori.

Rispetto al richiamato DL 50/2017, che abbiamo sinteticamente illustrato nella parte che attiene il TPL, riteniamo di porre al dibattito alcune considerazioni che derivano dalle nostre conoscenze e dal nostro ruolo istituzionale.

Relativamente al riparto delle risorse riteniamo che la ripartizione economica alle Regioni, che tiene in considerazione le modalità di affidamento prevedendo una riduzione del 15% - nel caso in cui il servizio non sia affidato con procedure concorsuali - non risponda alle esigenze del cittadino e dell'utenza in quanto non spinge le Regioni a migliorare il servizio al cittadino; è volta invece al solo prevedere una possibile riduzione della spesa pubblica che come abbiamo già detto è tra quelle inferiori a livello Europeo. Noi pensiamo ad un eventuale sistema gratificante o penalizzante che tenga in considerazione elementi oggettivi quali puntualità del servizio, integrazione modale e tariffaria sarebbe una condizione in grado di migliorare realmente il servizio. Infine sarebbe interessante conoscere i costi e le spese che si vengono a determinare dall'effettuazione delle gare - vedi vari uffici e consulenze di carattere legale- e quanto incidono sull'intero sistema. Per evitare equivoci noi riteniamo che ci debba essere una sana concorrenza tra aziende, basata essenzialmente sulla ricerca di una migliore qualità dei servizi a parità di costi. Relativamente al materiale rotabile noi riteniamo che debba essere di proprietà dell'Impresa Ferroviaria, in quanto attribuisce una maggiore solidità economica; in ogni caso riteniamo che la manutenzione delle carrozze e dei locomotori debba essere svolta esclusivamente dalle Imprese Ferroviarie. Quest'ultima considerazione è dettata essenzialmente da motivazioni che attengono la sicurezza e dalla chiara individuazione delle responsabilità, ovvero riteniamo che il certificatore della sicurezza del convoglio, quindi il soggetto che verifica la riammissione in servizio sia dipendente dell'Impresa Ferroviaria.

Relativamente all'art. 39 riteniamo che il settore debba avere certezze economiche, quindi la previsione che rimanda la quota del 20% ad un'eventuale diversa destinazione a nostro parere è decisamente sbagliata. Ci domandiamo quali conseguenze potranno ricadere nei confronti dei lavoratori del settore, nel momento in cui le aziende non avranno più la garanzia economica per il servizio svolto in quanto una quota del corrispettivo a loro destinato viene riconosciuta per altre finalità.

Passando al ragionamento dell'ampiezza dei bacini riteniamo che il lotto unico a livello regionale sia la soluzione che, per diversi motivi, dia maggiori certezze all'utenza del servizio ferroviario. L'esperienza Inglese la dice lunga sul fatto che Imprese Ferroviarie concorrenti tra loro non favoriscano le coincidenze e gli interscambi, inoltre un numero elevato di lotti non aiuta l'auspicata integrazione tariffaria ed aumenta i costi in quanto esclude, per le aziende, la possibilità di sviluppare economie di scala.

Infine e certamente non per ultima in termine di importanza, evidenziamo la questione delle tutele e delle garanzie occupazionali da riconoscere nei bandi di gara. La previsione Legislativa indicata nella richiamata Legge 50 che prevede il rispetto del Contratto Collettivo di Settore a nostro parere non tutela sufficientemente i diritti dei lavoratori e non è chiara per diversi punti di vista.

Il primo aspetto riguarda i Contratto Collettivo di Settore in quanto non è evidente quale possa essere. Nel settore del TPL servizio ferroviario attualmente sono vigenti due contratti collettivi, il primo quello applicato nella principale Impresa Ferroviaria del Paese: Contratto Collettivo della Mobilità Area Attività Ferroviarie, il secondo è quello applicato

dalle Imprese Ferroviarie che operano nelle reti delle ferrovie in concessione: Contratto Collettivo Autoferrotranvieri, Internavigatori e Autolinee in Concessione.

I due contratti -pur utilizzati nello stesso ambito- sono profondamente diversi tra loro in quanto hanno inquadramenti e retribuzioni differenti ed orari di lavoro che tengono in considerazione i diversi perimetri lavorativi. Il CCNL Autoferrotranvieri è legato ad imprese che operano in bacini di piccola dimensione, mentre quello delle Attività Ferroviarie ha una sezione specifica per il Trasporto Pubblico Locale Ferroviario per attività che si svolgono in un ambito di medie dimensioni.

Inoltre i vari Contratti Aziendali ed i complementari accordi integrativi, che le parti hanno sottoscritto, contengono flessibilità normative a cui corrispondono indennità variabili che, a tutti gli effetti, rappresentano una componente significativa della retribuzione mensile dei singoli lavoratori.

Quindi riteniamo necessario prevedere nei bandi di gara nei contratti di servizio ed in occasione di subentro, clausole atte a garantire il mantenimento dei livelli occupazionali, il rispetto del CCNL di settore del gestore cedente e le condizioni economiche e normative della contrattazione integrativa aziendale per tutta la durata dell'affido.

Terminata una sintetica valutazione delle nuove norme entriamo nell'elemento di novità che è stato introdotto dalla Regione Piemonte il cui servizio ferroviario regionale è disciplinato da tre contratti che sono andati in scadenza lo scorso 31 dicembre 2016. Nello specifico: i) contratto di servizio urbano sottoscritto tra l'Agenzia della Mobilità Metropolitana e la società G.T.T. S.p.A. ;ii) contratto di servizio fra Agenzia Metropolitana di Torino e Trenitalia Sp.A. ;iii) un contratto di servizio del TPL di interesse regionale e locale tra Regione Piemonte e Trenitalia S.p.A..

La Regione Piemonte nel 2014 aveva inizialmente previsto che, ai fini del riaffidamento, il servizio fosse suddiviso in tre lotti : Lotto 1 SFM Torino, Lotto 2 SFR bacino centro nord, Lotto 3 SFR Piemonte bacino Centro Sud, da assegnare attraverso procedure concorsuali ispirate a criteri di trasparenza e concorrenzialità.

Di conseguenza l'Agenzia della Mobilità Piemontese nel febbraio del 2015 aveva pubblicato gli avvisi di pre-informazione al mercato riguardanti i lotti 2 e 3. Quanto al Lotto 1 AMP d'intesa con la Regione disponeva -con delibera 27/2015- di procedere all'affidamento diretto del servizio attraverso procedure negoziali. Nel gennaio 2016 si è dato corso alla pubblicazione dell'avviso di pre-informazione. Nel 2016 la Regione Piemonte ha modificato la precedente impostazione prevedendo due lotti: il primo Servizio Ferroviario Metropolitan comprendente tutti i treni classificati SFM – identico al precedente lotto 1 - ; il secondo lotto comprendente tutti gli altri treni che sono suddivisi in tre aree: la prima comprendente servizi regionali veloci e quelli svolti sulle linee Chivasso – Ivrea e Santhià – Biella, la seconda relativa a servizi ferroviari che possono essere più efficaci se trasferibili nei contratti delle Regioni limitrofe mediante accordi, la terza infine raggruppava i servizi non presenti nelle precedenti aree e che possono trovare maggiore efficienza in una gestione integrata nei bacini definiti per i servizi su gomma. La Regione Piemonte -nell'ottobre 2016- nelle more di conclusione delle procedure di affidamento ha comunicato la trattativa con la società Trenitalia per definire le modalità di prosecuzione del servizio in scadenza a dicembre 2016, attraverso un protocollo d'intesa da far sottoscrivere dall'Agenzia e Trenitalia. Il protocollo prevedeva l'affidamento a Trenitalia per il periodo 01 gennaio 2017 al 31 dicembre 2019 rinnovabile per un anno, l'impegno a

portare in compimento entro il 2017 l'affidamento del servizio metropolitano – primo lotto-; l'impegno della Regione e dell'Agenzia a raggiungere , entro 2017, un'intesa con Trenitalia su un adeguato programma di miglioramento dei servizi e degli investimenti dei servizi dei regionali veloci – secondo lotto- per un periodo di 10 anni prorogabili per ulteriori 5, la possibilità per l'Agenzia Piemontese , nel periodo di vigenza del contratto ponte, di procedere all'affidamento degli altri servizi integrati ferro – gomma secondo lotto terza area. Ciò premesso l'Autorità Garante per la Concorrenza ed il Mercato segnalava che l'affidamento del secondo lotto prima area - treni regionali veloci- è avvenuto senza un congruo preavviso. Esso infatti disponeva un nuovo potenziale affidamento diretto dei servizi ferroviari regionali a Trenitalia, per il periodo massimo consentito dalla normativa comunitaria (10+5 anni) senza aver pubblicato, almeno un anno prima dell'inizio della procedura, il previsto avviso così come normato all'art.5 comma 6 del regolamento CE 1370/2007. Successivamente l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, richiamando l'art. 7 del Reg. (CE) 1370/2007 ha chiesto alla Regione Piemonte di adeguare le precedenti norme facendo in modo che l'affidamento diretto del servizio sia preceduto da un avviso e da una valutazione comparativa delle manifestazioni di interesse eventualmente pervenute. Inoltre la stessa Autorità ha segnalato che la scelta di affidare congiuntamente i servizi integrati gomma / ferro -vedi secondo lotto terza area-, oltre a non essere preceduta da avvisi pubblici, rischia di discriminare soggetti che non dispongono dei requisiti per operare nel settore ferroviario; quindi produrrebbe dei vantaggi per il principale operatore nazionale, Ferrovie dello Stato, in quanto uno dei pochissimi operatori in grado di offrire entrambi i servizi.

In considerazione delle eccezioni poste lo scorso 22 febbraio 2017 la regione Piemonte ha informato la stessa Autorità di aver adeguato le precedenti disposizioni provvedendo a:

- I. pubblicare gli avvisi di pre – informazione così come previsto dal Regolamento CE;
- II. affidare i tre lotti in cui è suddiviso il terzo lotto Ferro /Gomma e di non considerare la licenza ferroviaria come requisito determinante per la partecipazione. In particolare, data la marginalità dei servizi ferroviari da affidare, saranno ammessi alla gara i soggetti dotati di qualificazione, i quali potranno sub – affittare gli eventuali servizi su ferro;
- III. garantire la massima trasparenza e parità di trattamento ai vari soggetti interessanti nel caso di servizi affidati direttamente.

L'Autorità -a seguito delle modifiche intervenute- ha rinunciato a produrre ricorso al TAR e ha disposto l'archiviazione del procedimento.

Questa vicenda certamente condizionerà i prossimi affidamenti per il servizio regionale e quindi a tutti gli effetti si stabilisce che, differentemente dal passato, anche in caso di affidamento diretto è necessario attivare una procedura concorsuale basata sulla competitività.

In questa situazione è obbligo del sindacato difendere il Lavoro e i Lavoratori richiedendo clausole di garanzia per i lavoratori del settore, in un quadro politico nazionale e comunque da salvaguardare a livello territoriale. Noi riteniamo che la libera concorrenza non possa comportare situazioni di dumping sociale, dove a pagare il costo maggiore sarebbero i lavoratori.

La politica nazionale ha riscontrato atteggiamenti contraddittori. Nel 2011 il Governo con la Legge n. 148 -14 settembre 2011- integrava l'articolo 36, comma 1, del decreto

legislativo 8 luglio 2003, n. 188 prevedendo l'applicazione del Contratto Collettivo nazionale quale requisito per ottenere la Licenza Ferroviaria, a distanza di pochi mesi il nuovo Governo con la legge 27 del 2012 ripristinava essenzialmente la previgente normativa.

Riteniamo quindi che nei bandi di gara, nei contratti di servizio ed in occasione di subentro, sia necessario clausole atte a garantire il mantenimento dei livelli occupazionali, il rispetto del CCNL di settore del gestore cedente e le condizioni economiche e normative della contrattazione integrativa aziendale.

In questi anni il sindacato, riconoscendo la necessità di affrontare la liberalizzazione rispetto a situazioni diversificate da azienda ad azienda, ha sottoscritto contratti che prevedono significativi recuperi di produttività aumentando l'orario settimanale di lavoro.

Non riteniamo possibile che siano i lavoratori a pagare la rincorsa al ribasso. E' perciò necessario definire dei costi standard del lavoro così come la qualità del servizio deve avere requisiti minimi.

In presenza di una liberalizzazione non adeguatamente regolamentata si rischia da un lato di provocare un deterioramento della qualità del servizio e dei rapporti di lavoro e dall'altro di aumentare Pubblico Servizio. Si dovrebbe riflettere su quanto sia costato alla collettività la liberalizzazione della telefonia o del trasporto aereo, così come sarebbe opportuno discutere i costi e i benefici.

Rimanendo nell'ambito ferroviario vogliamo ricordare l'esempio del trasporto merci in cui vi sono 36 imprese ferroviarie operanti. In questo settore la liberalizzazione, che aveva come obiettivo il trasferimento di merci trasportate dalla gomma al ferro, non ha raggiunto questo risultato in quanto le Imprese Merci Private hanno strappato servizio all'ex monopolista abbattendo il costo del lavoro quindi a danno dei lavoratori, applicando contratti che nulla hanno a che vedere con le ferrovie- vedi contratti spedizionieri e merci su gomma e quello del commercio, lasciando inalterato il rapporto gomma-ferro.

Questo non significa essere contro la liberalizzazione o contro il proliferare di imprese a cui va riconosciuto l'impegno per incrementare l'occupazione, ma il nostro obiettivo è quello di pretendere una liberalizzazione basata sulla sana competizione tra aziende.

Riteniamo che il settore del trasporto pubblico locale abbia la necessità di avere risorse certe e periodi di affidamento di media lunga durata; in modo che il committente, a tutto vantaggio del cittadino, possa chiedere al gestore investimenti e qualità del servizio.

Una soluzione indirizzata al massimo ribasso dei costi, non prevedendo clausole di salvaguardia occupazionale, normativa ed economica -ovvero prevedendo lotti di piccola dimensione ed affidamenti di breve durata- certamente non favorisce lo sviluppo e la qualità offerta del TPL.

Grazie per l'attenzione e ora la parola alle Istituzione, alle Imprese e alle Associazione dell'utenza ferroviaria.