



Unione Sindacale di Base

COMUNICATO STAMPA

Venezia, 16/06/2007

Si è svolta ieri, 13 giugno, l'audizione in Seconda Commissione Consiliare della Regione Piemonte sulle problematiche sollevate dalla Federazione CUB-RdB Trasporti in ordine alle future gare di appalto ed al testo attuale della Legge Regionale Piemontese sul trasporto pubblico locale.

A fronte della possibilità, tutt'altro che remota, di subentro a GTT di gestori privati in seguito alle gare di appalto, con rimessa in discussione dei diritti acquisiti dai lavoratori GTT, il consigliere Rocco Larizza (DS) ha avanzato la domanda su cosa si sta eventualmente organizzando in difesa dei diritti acquisiti da parte dei sindacati confederali.

E' stato informato dalla delegazione RdB convocata in audizione che il sindacato confederale, nel corso dell'audizione in Quarta Commissione Consiliare Provinciale di Torino, in data 1° febbraio 2007, di fronte al rischio di perdite dei diritti acquisiti ha espresso la volontà di contrattarle. La Federazione CUB-RdB Trasporti non è disposta a mercanteggiare con nessuna trattativa sui diritti acquisiti ed intende che venga inserita la "clausola di garanzia" nella Legge Regionale .

Il consigliere Massimo Pace (DS) ha dichiarato che lo spirito della Legge Regionale è appunto quello di difendere i diritti acquisiti dai lavoratori e che il termine "armonizzazione dei trattamenti" contenuto nella legge potrebbe anche significare aumento dei trattamenti anziché un loro taglio con il subentro dei privati. Ma la delegazione CUB-RdB ha dichiarato

che non si fida di interpretazioni soggettive dello spirito della legge ritenendo necessario inserire per iscritto la tutela permanente nel tempo dei diritti acquisiti dai lavoratori.

Il consigliere Vincenzo Chieppa (Comunisti Italiani) ha ritenuto opportuno convocare i dirigenti dell'Agenzia della Mobilità Metropolitana, competente per la definizione dei capitolati delle gare di appalto sui servizi erogati da GTT, per verificare le garanzie sui diritti acquisiti e verificare quali sono, in generale, i criteri di impostazione delle stesse gare di appalto.

Il Presidente della Commissione, Bruno Rutallo, dopo ampia discussione ha ritenuto opportuno accogliere la proposta del consigliere Chieppa annunciando che verrà convocata la dirigenza dell'Agenzia della Mobilità Metropolitana per avere più chiarezza della situazione che si prefigura con le imminenti gare di appalto.

La Federazione CUB-RdB Trasporti terrà costantemente informati i lavoratori GTT sul dibattito e sulle scelte che in sede Regionale verranno assunte in merito alle gare di appalto.

14 giugno 2007

PER LA SEGRETERIA

C.U.B. FEDERAZIONE TRASPORTI

COORDINAMENTO PROVINCIALE DELLE

RAPPRESENTANZE SINDACALI DI BASE

(LEONARDO LOCCI)

GARANTIRE DEFINITIVAMENTE I DIRITTI ACQUISITI DAI LAVORATORI

DOPO IL SUBENTRO DI NUOVO GESTORE CON GARA DI APPALTO.

La Legge Regionale del Piemonte sul trasporto pubblico locale nella attuale versione desta fondate preoccupazioni per quanto riguarda i trattamenti che subiranno i lavoratori in seguito alle gare di appalto e, specularmente, per quanto riguarda la qualità complessiva del servizio pubblico erogato all'utenza.

La crociata in nome del dio mercato portata avanti con il Disegno di Legge S 772 dal Ministro Lanzillotta in favore delle liberalizzazioni e privatizzazioni dei servizi pubblici, sostenuta con la falsa argomentazione di migliorare l'efficienza e diminuire i costi dei servizi, rafforza le nostre preoccupazioni perché subordina agli utili di impresa la produzione e distribuzione di tutti i servizi pubblici, salvaguardando esclusivamente, forse, l'erogazione dell'acqua.

Liberalizzazioni, privatizzazioni e gare di appalto vengono impostate ispirandosi a logiche di mercato di redditività e competitività che, se trovassero piena applicazione, verrebbe calpestato il principio di "stato sociale" inteso come erogatore e regolatore dei servizi sociali.

Per quanto riguarda specificamente il trasporto pubblico locale, le preoccupazioni risultano fondate alla luce di quali saranno gli elementi su cui si giocherà la partita della competitività tra i vari operatori che parteciperanno alle gare di appalto: i trattamenti economici e normativi dei lavoratori rilevati con l'appalto e la riorganizzazione del lavoro.

Infatti, le modifiche introdotte dall'Assessore ai Trasporti Daniele Borioli al Programma

Triennale Regionale dei servizi di trasporto pubblico locale ai sensi della Legge Regionale 1/2000 per il periodo 1° gennaio 2007 – 31 dicembre 2009, approvate in data 14 febbraio scorso, nella parte relativa a “Gli indirizzi per le gare” (Cap. 6.2.2.b.), prevedono che “in particolare nei bandi di gara, per quanto riguarda il trasferimento del personale dall’impresa cessante all’impresa subentrante, dovrà essere fatto esplicito riferimento alla disciplina prevista dall’articolo 26, allegato A, del Regio Decreto 8 gennaio 1931, n° 148 conservando al personale l’inquadramento contrattuale ed il trattamento economico originario, comprensivo degli eventuali contratti integrativi aziendali in essere, rinviando alla successiva contrattazione i processi di armonizzazione e riassorbimento, nonché gli aspetti concernenti l’organizzazione del lavoro”.

Il riferimento all’articolo 26 del Regio Decreto per regolamentare il trasferimento dei lavoratori rilevati con gara di appalto è tutt’altro che garantista in quanto prevede anche i licenziamenti per il personale esuberante in seguito alla riorganizzazione del lavoro e dei servizi erogati.

Ed ancor meno garantista è il rinvio che è previsto a successive trattative finalizzate ad “armonizzazioni” e “riassorbimenti” in quanto con tali trattative si intende livellare i trattamenti del personale rilevato con la gara di appalto con quelli del personale già alle dipendenze dell’azienda subentrata, rimettendo in discussione diritti acquisiti.

A fronte delle eventualità di perdite di diritti acquisiti da parte dei lavoratori in seguito alle gare di appalto, in sede di audizione in Quarta Commissione Consiliare Provinciale, il 1° marzo scorso, è stato richiesto da RdB il mantenimento definitivo, permanente dei trattamenti economici e normativi acquisiti dal personale rilevato con gara di appalto, anche dopo la fase del subentro di nuovo gestore, escludendo successive trattative su “riassorbimenti” ed “armonizzazioni”, ma la risposta del dirigente provinciale ai trasporti, ing. Palmieri, è stata molto chiarificatrice: “Non possiamo limitare la libertà di impresa delle aziende”.

La risposta ha confermato i timori, trasformandoli in certezza, che la competitività degli operatori privati verrà esercitata non tanto con maggiori capacità di efficienza e tagli agli

sprechi, bensì sui tagli ai trattamenti dei lavoratori.

A dimostrazione che gestione privata del trasporto pubblico non significa maggiore efficienza ed economicità ci sono importanti dati della Provincia di Torino relativi alle 28 aziende private operanti nel bacino provinciale.

1. In circa l'80% dei contratti di servizio stipulati con queste aziende è stato violato il parametro del rapporto tra ricavi da traffico e costi di esercizio, il cui rispetto costituisce un elemento base per la stipula ed il mantenimento dei contratti stessi, rapporto che risulta essere inferiore al valore minimo stabilito del 35%. Ed in riferimento a questo dato non è chiaro perché queste violazioni non abbiano portato alla interruzione dei contratti violati.

2. Le 28 aziende private di trasporto pubblico operanti sul territorio provinciale hanno collezionato, soltanto negli anni 2005 e 2006, la bellezza di 1542 violazioni, con relative sanzioni, per violazione di contratti di servizio, di contratto nazionale di lavoro e di diritti di legge come i riposi obbligatori per il personale. Questo fa dire lunga sulla correttezza gestionale degli operatori privati.

Tuttavia, nonostante la reputazione negativa degli operatori privati, questi saranno avvantaggiati nelle gare di appalto perché, obiettivamente, i loro costi di gestione del personale sono di molto inferiori a quelli sostenuti da GTT per i propri dipendenti. Conferma questo dato il fatto che i trattamenti dei dipendenti delle aziende private si limitano ai minimi del Contratto Nazionale non riconoscendo, ad eccezione di qualche operatore privato, alcuna contrattazione di secondo livello aziendale. Limitando la comparazione tra i riposi annui riconosciuti ai conducenti, riscontriamo che nelle aziende private ammontano a 52 mentre in GTT a 85 annui. Già solo questo elemento, tralasciando gli altri trattamenti economici e normativi che differenziano le aziende private dalla GTT, rende di gran lunga competitivo il costo del lavoro sostenuto dagli operatori privati rispetto a quello sostenuto da GTT.

Che la GTT abbia ben poche possibilità di competere con i privati nelle gare di appalto è ormai una consapevolezza radicata anche nelle organizzazioni sindacali confederali che

recentemente hanno denunciato l'inesistenza di un progetto aziendale e di un piano industriale credibile per affrontare le gare di appalto.

Non solo, è la stessa GTT a non credere nella propria competitività perché, nella imminenza delle gare di appalto, impegna risorse non tanto per un proprio potenziamento interno, bensì per l'acquisto di azioni di propri concorrenti. Infatti GTT ha acquistato il 40% delle azioni dell'azienda CANUTO concorrente nelle gare di appalto.

Quindi, come rappresentanza sindacale non ci sentiamo per niente rassicurati nella ipotesi fondata di passare un domani sotto la gestione di qualche operatore privato perché vi sono anche altre situazioni nazionali che sono chiarificatrici su ciò che rappresenta gestione privata di un'azienda di trasporto pubblico.

Infatti, a Genova il piano industriale definito dalla società privata Transdev, francese, ha significato:

1. blocco del rinnovo del contratto integrativo, già scaduto da quattro anni, fino al 2011;
2. blocco del turn-over;
3. taglio dei servizi poco redditizi e dei turni di servizio relativi;
4. gestione degli esuberanti di personale conseguenti al taglio dei servizi con ferie forzate per i lavoratori;
5. disapplicazione dell'accordo sulla tutela degli inidonei, nonostante la firma congiunta con il Comune di Genova;
6. aumento delle tariffe per l'utenza per raggiungere gli utili di esercizio.

A Roma è stato affidato con gara di appalto al ribasso il 20% del servizio complessivo di trasporto pubblico (76 linee) al consorzio Tevere TPL S.c.a.r.l. i cui dipendenti subiscono un trattamento inferiore rispetto ai colleghi della Trambus SPA, società interamente controllata dal Comune di Roma e per superare questa discriminazione i lavoratori della Tevere S.c.a.r.l. hanno già svolto 6 scioperi nell'arco di tempo di nove mesi.

Dopotutto le realtà delle gestioni private del trasporto pubblico non potrebbero essere diverse da quelle che il quadro attuale della situazione ci offre, semplicemente perché l'operatore privato subordina la gestione del servizio sociale di cui è responsabile alla prioritaria necessità di produzione dell'utile di impresa. A questo prioritario obiettivo la gestione dell'operatore privato subordina i diritti dei lavoratori e degli utenti del servizio.

Il modello di sviluppo fondato sui valori di "libertà di impresa", "competitività" e "redditività" nella erogazione dei servizi pubblici, che condizioneranno le imminenti gare di appalto nel trasporto pubblico, è un modello socialmente insostenibile ed immorale perché calpesta i diritti dei lavoratori e perché non soddisfa adeguatamente il bisogno sociale del servizio.

E' necessario arrestare la tendenza a sottomettere tutto alle leggi di mercato, compresi i servizi definiti essenziali per la collettività, perché questo rappresenta un abbruttimento ed impoverimento sociale.

E la Legge Regionale del Piemonte sul trasporto pubblico locale si inserisce ed alimenta questa tendenza.

E' necessario ed opportuno che si apportino i necessari correttivi alla stessa legge inserendo la cosiddetta "clausola sociale di garanzia" relativa alle gare di appalto a tutela dei diritti acquisiti dai lavoratori e del livello adeguato della qualità dei servizi erogati ai cittadini-utenti.

Auspichiamo che l'istituzione che oggi ha avuto la sensibilità di consentirci di esprimere in audizione le preoccupazioni per il futuro dei lavoratori dei servizi pubblici di trasporto, dimostri la stessa sensibilità provvedendo ad inserire la "clausola sociale" a garanzia dei

diritti acquisiti dai lavoratori nelle imminenti gare di appalto. Tale “clausola sociale” dovrà impedire ad ogni operatore che gareggerà negli appalti l'assorbimento dei diritti acquisiti.

Le RdB chiedono espressamente che nella Legge Regionale del Piemonte sul trasporto locale venga omessa la previsione dei “riassorbimenti” e delle “armonizzazioni” successivamente alla fase del subentro di nuovo gestore in seguito a gara di appalto.

Auspichiamo che la Regione Piemonte sottragga alla speculazione lucrativa degli operatori privati concorrenti nelle gare di appalto, i diritti acquisiti dai lavoratori del trasporto pubblico coinvolti nei servizi appaltati.

Le RdB sono convinte che la richiesta avanzata in questa audizione faccia parte delle azioni per un effettivo progresso sociale e per un modello di sviluppo socialmente sostenibile, e la sosterranno con determinazione fino a quando non sarà un obiettivo raggiunto.

13 giugno 2007

PER LA SEGRETERIA

C.U.B. FEDERAZIONE TRASPORTI

COORDINAMENTO PROVINCIALE DELLE

RAPPRESENTANZE SINDACALI DI BASE

(LEONARDO LOCCI)

