Unione Sindacale di Base

SIGNORI... SI CHIUDE!



Venezia, 16/02/2014

La stangata di 25 milioni di € per Costi energetici dell'infrastruttura ferroviaria e le nuove modalità di ripartizione del Fondo Nazionale per i Trasporti ricadranno sulle spalle dei passeggeri e dei lavoratori! VANNO RESPINTI!!

Quindi URGE la richiesta dell'immediato ripristino della situazione antecedente la delibera n. 641 del 27/12/2013 dell'Autorità che rientra, a pieno titolo, tra le rivendicazioni che sono alla base degli scioperi, promossi da USB il 6 dicembre e 24 gennaio, CONTRO le politiche del Governo in materia di privatizzazione del settore, le pesanti ricadute normative, salariali ed occupazionali!!Questa situazione favorirà e giustificherà ulteriori azioni future quali il peggioramento del cadenzamento dell'orario dei treni, già oggi legittimamente contestato, ulteriori pesanti intervento sulla qualità e quantità del servizio e sulla forza lavoro.

L'Autorità dell'Energia Elettrica, con la delibera n. 641 del 27/12/2013, ha aumentato il costo dell'elettricità per l'infrastruttura ferroviaria, soprattutto a seguito della riduzione della quota di esenzione del sistema ferroviario infrastrutturale dalla partecipazione al finanziamento degli oneri generali del sistema elettrico. Questo significa un aumento dei costi per le aziende di trasporto regionale passeggeri e merci, per accedere all'infrastruttura ferroviaria, in quanto RFI, gestore della rete ferroviaria, scaricherà questi costi, a sua volta, alle imprese ferroviarie.

Questo, in particolare, significherà che saranno i lavoratori e gli utenti a pagare la stangata di 25 milioni di € su base annua.

E' facile prevedere che le aziende del TPL regionale, alle prese con i continui tagli dei contributi nazionali e regionali per l'erogazione del servizio che hanno già comportato una sistematica riduzione dei servizi, giustificheranno come ineluttabile e necessario l'ulteriore peggioramento dell'orario cadenzato dei treni regionali, il pesante intervento alle condizioni economiche e di lavoro dei dipendenti, l'aumento delle tariffe.

Questa delibera dell'Autorità dell'Energia Elettrica non è ascrivibile alla tanto nominata spending review (revisione delle spese) ma di fatto riduce le risorse per un bene sociale quale è il trasporto pubblico regionale ferroviario e sicuramente va nel senso opposto alla tanto decantata necessità di salvaguardare l'ambiente e alla sostenibilità sociale ed economica di questo servizio.

Questo atto, deliberato dall'Autorità dell'Energia Elettrica è stato comunque preceduto da altri atti ben più pesanti (nessuno ne parla), di emanazione Governativa (Governo Monti). Il 26 giugno 2013 è diventato operativo il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, approvato l'11 marzo 2013. Con questo Decreto è stata predisposta una "nuova" *MODALITA' DI RIPARTIZIONE DEL FONDO NAZIONALE TRASPORTI* che in realtà è il *CAVALLO DI TROIA CON CUI SMANTELLARE IL TPL !!*

Infatti dal 26 giugno 2013 sono operativi i nuovi criteri e modalità di ripartizione del neonato Fondo Nazionale per il concorso dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario. …. Questo strumento è in realtà il **CAVALLO di TROIA (costruito dal Governo MONTI e messo in pratica dal Governo LETTA-ALFANO) CHE FA SI CHE IL CONCORSO DI RISORSE DELLO STATO PER IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE, INVECE DI ESSERE SEMPRE PIU' PESANTE, SI RIDUCA SEMPRE DI PIU' ARRIVANDO IN PROSPETTIVA QUASI AD AZZERARLO!!!**

Il sistema si regge sulla formula *progressivo rapporto tra i ricavi ed i costi operativi....*

QUESTO SIGNIFICA CHE IN PROSPETTIVA :

- LE RISORSE MESSE A DISPOSIZIONE DIMINUIRANNO COSTANETEMENTE! COSICCHE' SE VOGLIAMO CHE Il SERVIZIO RIMANGA TALE..... I COSTI OPERATIVI SARANNO SEMPRE PIU' A CARICO DEI CITTADINI E DEI LAVORATORI;

- I SERVIZI OFFERTI, CHE "*QUALCUNO*" RITIENE SIANO OFFERTI IN ECCESSO, SARANNO PROGRESSIVAMENTE RIDOTTI;

- CONSEGUENTEMENTE E PARALLELAMENTE SARANNO RI"DIMENSIONATI" I LIVELLI OCCUPAZIONALI;

Dal 24 ottobre 2013 la Regione Veneto dovrebbe aver già inoltrato al “FONDO NAZIONALE TRASPORTI” e all'AUTORITA' di REGOLAZIONE dei TRASPORTI *(competente nel dettaglio a:*

· *definirce, se necessario, i criteri per la fissazione di tariffe, canoni e pedaggi;*

· *verifica la corretta applicazione, da parte dei soggetti interessati, dei criteri;*

· *stabilisce le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto nazionali e locali connotati da oneri di servizio pubblico;*

· *definisce il contenuto minimo degli specifici diritti, anche di natura risarcitoria, che gli utenti possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture di trasporto;*

· *nel settore del trasporto ferroviario, sentiti il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, le regioni e gli enti locali interessati, definisce gli ambiti del servizio pubblico sulle tratte e le modalità di finanziamento. L'Autorità, dopo un congruo periodo di osservazione, analizza l'efficienza dei diversi gradi di separazione tra l'impresa che gestisce l'infrastruttura e l'impresa ferroviaria, anche in relazione alle esperienze degli altri Stati membri dell'UE e all'esigenza di tutelare l'utenza pendolare. In esito all'analisi, predispone, entro il 30 giugno 2013, una relazione da trasmettere al Governo e al Parlamento;)*

l'adozione di un piano di riprogrammazione dei servizi pena la perdita del 10% della quota di competenza per il 2013,..... con il quale avrebbe dovuto indicare e sostituire (leggi tagliare) le modalità ritenute diseconomiche rispettando il rapporto tra i ricavi ed i costi!!!

Il Governo ha definito i parametri per verificare il raggiungimento di quanto sopra che, se non saranno raggiunti comporteranno la perdita di una quota del Fondo che di anno in anno aumenterà progressivamente, altro che quota premiale!!! (la perdita sarà pari al 10% nel primo triennio, al 12% nel secondo triennio, 14% nel terzo e così via)

Questo significa già oggi che utilizzando il termine tecnico “load factor” anche la Regione VENETO deve puntare ad incrementare il riempimento dei mezzi (Passeggeri – Km/Posti-Km), praticamente puntando a caricare come sardine i viaggiatori riducendo l'offerta di mezzi e linee con l'obiettivo di aumentare così il rapporto costi e ricavi oltre il 35%!!! Per il primo triennio (2014/2016) l'obiettivo è quello di incrementare del 2,5% il numero di passeggeri trasportati per autobus o mezzo di trasporto.

In termini assoluti questo significa una riduzione delle risorse annuali (a livello nazionale quasi di 300 milioni di euro) una riduzione destinata a essere crescente nei prossimi anni.

Considerato che per le aziende sarà sempre più difficile incrementare annualmente il rapporto costi/ricavi, in Veneto già oltre al 35%, se non a danno dell'utenza con tariffe insostenibili e scadimento e riduzione della qualità e quantità del servizio e del personale …..

si deve essere ben consapevoli che la strada dello smantellamento del Tpl, se non contrastata, è segnata!!!! Infatti man mano che il rapporto costi/ricavi verrà aumentato si arriverà alla situazione in cui la Regione e le aziende faranno sempre più fatica a raggiungere il risultato richiesto!!!

Quindi il sistema di ripartizione delle risorse predisposto con il FONDO NAZIONALE TRASPORTI, di cui nessuno parla, a seguito dell'introduzione del "*concetto di premialità*" non comporterà flussi aggiuntivi di risorse di cui le Regioni "virtuose" potrebbero beneficiare ma un meccanismo di continuo intervento sul servizio e sui lavoratori per non subire penalizzazioni!!

Occorre una iniziativa forte che metta in sintonia ed moto lavoratori ed utenti/cittadini per pretendere il rilancio e potenziamento di un vero servizio, che deve rimanere, pubblico!!

USB è CONTRO queste politiche sia a livello nazionale che regionale è mobilitata e impegnata da anni (vedi anche gli ultimi scioperi nazionali del 6 dicembre 2013 e 24 gennaio 2014 e le vertenze con le singole aziende), conferma la necessità di una MOBILITAZIONE FORTE E CONTINUA CONTRO LO SMANTELLAMENTO DI UN SERVIZIO A FORTE VALENZA SOCIALE COME IL TRASPORTO PUBBLICO

