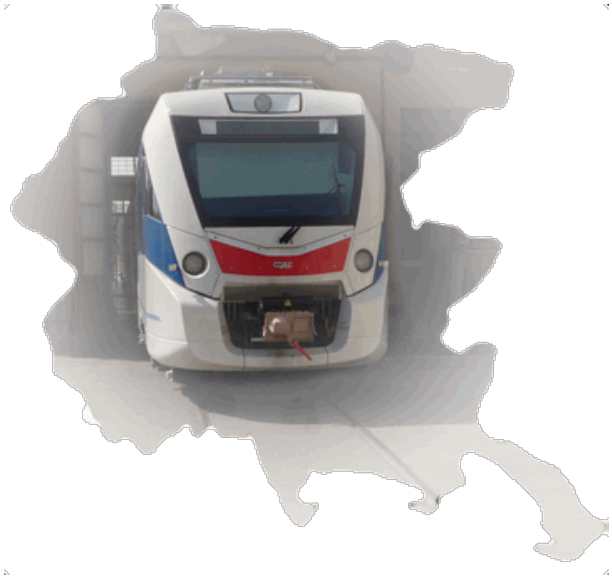
Federazione Regionale USB Friuli Venezia Giulia

LA GARA D'APPALTO DEL TRASPORTO PUBBLICO IN FVG - CRITICITA E RICHIESTE



Trieste, 17/06/2014

Le considerazioni che hanno portato a queste brevi e concise annotazioni partono dalla relazione che, in ambito nazionale, USB ha consegnato al Gabinetto del Ministro dei Trasporti nell'incontro che si e? tenuto il 28 maggio a Roma a piazza della Croce Rossa.

La declinazione in ambito regionale ripercorre quelle note sulle condizioni imprescindibili della mobilita? sostenibile, soprattutto in un ambito transfrontaliero e di cerniera verso importanti quadranti del territorio italiano verso nord est.

Condizionare le scelte operative ad una pura regola di economia immediata fa perdere di vista obiettivi strategici piu? importanti e che offrono ricadute sulla collettivita? molto piu? onerose se non affrontate e adeguatamente calcolate.

In un'epoca di crisi e stagnazione, la possibilita? di movimento deve essere offerta come antidoto ad una flessione di rapporti all'interno delle stessa Regione; ma, di riflesso, verso i territori limitrofi dovrebbe garantire relazioni e fruibilita?. Una circolazione ristretta e non aperta piegherebbe le leve di uno spazio, quello del FVG, altrimenti solamente attraversato e

non gestito.

Il ricorso a scelte contrattuali, per forma e contenuti, di basso profilo non costituisce la risposta a interventi di articolazione e interattivita?; piuttosto una rinuncia alla possibilita? di stabilire, con minori ricadute possibili sulla collettivita?, un servizio globale.

NEL SETTORE DEL TRASPORTO SU FERRO

Come ben noto a tutti, oggi il trasporto sul ferro in FVG e? affidato a due imprese ferroviarie: Trenitalia, che svolge gran parte del traffico Regionale, e le Ferrovie Udine Cividale (FUC) che oltre a svolgere il traffico su ferro tra Udine e Cividale effettua quattro relazioni fra Udine e Villacco (due treni sulla relazione Udine - Villacco e viceversa).

I treni effettuati da Trenitalia sono di tre tipi:

1. INDIVISI, cioe? pagati dallo stato, dove le Regioni FVG e Veneto intervengono solo per determinare gli orari. Questi treni non vanno a gara e dovrebbero essere svolti sempre da Trenitalia.
2. CONDIVISI, perche? interessano le due regioni Veneto e FVG: sono pagati da entrambe le regioni ed interessano localita? di entrambe.
3. REGIONALI, ovvero pagati interamente dalla regione FVG e interessano solo localita? regionali.

I problemi che il bando di gara deve assolutamente prevedere e tenere sotto osservazione riguardano:

1. Il contratto obbligatorio dell'impresa vincitrice; questo deve essere il contratto nazionale odierno e futuro delle Attivita? Ferroviarie.
   Mantenere questo punto evita la proliferazione di ccnl che spaziano verso forme diverse fra loro ma che perdono la tipicita? del settore a favore di caratteristiche merceologiche puramente economiche e non adattabili alla realta? complessa e peculiare del trasporto ferroviario.
   Le esperienze gia? condotte in altre regioni su strade non comprensive delle norme previste nel contratto delle Attivita? Ferroviario non di rado hanno generato problemi anche in ordine agli standard relativi alla sicurezza; in alternativa si offrono a semplificazioni e riduzioni di quelli vigenti generando nuovi rischi e nuove categorie di problemi.
2. Quantificare con esattezza il personale che deve rimanere con l'odierno gestore (Trenitalia) per effettuare il traffico indiviso; anche a fronte degli argomenti accennati nel punto precedente, una riduzione degli organici passa fin troppo spesso attraverso

una semplificazione delle norme: se lo standard offerto rappresenta un determinato livello di qualita? questo non puo? essere tassativamente ridotto con la leva dell'abbattimento del costo del lavoro, soprattutto in presenza di vettori diversificati fra regioni e fra aziende.

3. Per il traffico indiviso il bando di gara deve quantificare il traffico da effettuare dall'impresa vincitrice in FVG, con quale materiale (FVG o Veneto), con quale personale (FVG o VENETO), per l'esatta determinazione dei costi e ricavi da assegnare. Oggi queste precisazioni non servono in quanto basta semplicemente l'accordo fra le due regioni in quanto esiste un unico gestore sia in Veneto che in FVG (Trenitalia). Lasciare indeterminato questo aspetto pone interrogativi e incertezze sul futuro.
4. Riconfermare esattamente la legge 23/2007 sul passaggio di tutto il personale, tranne quello del punto 2 con la relativa clausola sociale, compreso l'eventuale personale inidoneo.

A fronte delle tesi discusse dalla Regione FVG nei precedenti incontri con le OO.SS. teniamo a ribadire le nostre posizioni in merito a alcuni aspetti:

1.

Appare contraddittoria l'intenzione della Regione FVG che da un lato intende assegnare direttamente le tratte a FUC - senza alcun bando di traffico ferroviario (tratta Cervignano Tarvisio) nel mentre sul TPL della gomma e? gia? prevista l'unificazione delle quattro imprese odierne in un unico gestore regionale. Se cio? avvenisse, nel trasporto su ferro, in Regione, verrebbero ad operare tre imprese (Trenitalia, l'impresa vincitrice della gara e FUC). In ordine all'abbattimento delle spese, cercato con continue spinte verso la contrazione del costo del lavoro, non si evidenzia la moltiplicazione dei costi d'impresa soprattutto in bacini di dimensioni ridotte.

2.

Nell'ipotesi che Trenitalia, nel rispetto del contratto con lo Stato, non concedesse per effettuare i treni indivisi il Deposito Locomotive di Trieste (unica struttura operante in FVG per il traffico regionale) il nuovo gestore - se diverso da Trenitalia - dovrebbe trovare un nuovo deposito: oggi non esiste in FVG un deposito immediatamente disponibile. Evidente la scarsa economia di questo passaggio e le ricadute sull'intera operazione in termini di bilancio.

NEL SETTORE DEL TRASPORTO SU GOMMA:

A fronte di quanto si e? verificato nel corso della gestione del precedente appalto, U.S.B. richiede alla Regione F.V.G. uno specifico intervento per:

1. evitare che il nuovo gestore unico possa perseguire la sola logica del profitto economico, trascurando e sottovalutando le preminenti esigenze di tutela della salute dei lavoratori e della sicurezza del servizio;
2. evitare che gli interessi economici e gestionali dell' azienda vengano subordinati a quelli primari e irrinunciabili dei lavoratori;
3. a fronte della mancata vigilanza e controllo esercitata finora da parte dei competenti Uffici provinciali - intensificare l'azione di vigilanza, di controllo e l'erogazione delle sanzioni per l' azienda inadempiente, da parte di uno specifico Organismo regionale che possa soprintendere all'applicazione delle normative sulla sicurezza e sulla tutela della salute psicofisica dei lavoratori, la sicurezza del servizio e l' incolumita? dell' utenza;
4. aumentare gli stanziamenti economici, vincolati al funzionamento e potenziamento degli Uffici preposti alla vigilanza della corretta applicazione delle Normative legislative e contrattuali;
5. prevedere che una parte considerevole degli stanziamenti regionali destinati alle aziende, venga destinata al miglioramento delle condizioni di lavoro del personale anche attraverso:
   cabine di guida sicure contro le aggressioni; ausiliari al traffico per liberare i percorsi bus dalla sosta selvaggia; servizi igienici ai principali capolinea; mense aziendali; asili nido; dignitosi locali di soggiorno aziendale; finanziamento di attivita? ricreative; interventi d'emergenza sul manto stradale;
6. rafforzare e prevedere delle precise clausole all' interno del capitolato di gara in grado di evitare che - nonostante quanto previsto dall' art 23 della L.R. 23/07 – gli effetti della prossima gara d'appalto possano ripercuotersi in termini negativi sul trattamento economico e normativo degli autoferrotranvieri della regione, con possibili provvedimenti di cancellazione della contrattazione vigente, con l'aumento ulteriore dei carichi di lavoro, con ulteriori riduzioni dello stipendio a carico del personale di nuova assunzione.
7. garantire equita? di trattamento e riconoscimento a tutte le Organizzazioni sindacali che operano ed opereranno sul territorio regionale, a tutela degli interessi dei lavoratori e dell' utenza.

A fronte di quanto sopra evidenziato, USB ritiene che si dovrebbero individuare delle specifiche "CLAUSOLE DI GARANZIA" che consentano di:

-

di mantenere i diritti acquisiti dai lavoratori secondo i principi di continuita? previsti dall' art. 2112 del Codice Civile e del Dec. Leg. 02.02.01;

- che l'aggiudicatario o, in caso di societa? consortile o cooperativa, ogni singolo socio, ha l’obbligo di garantire a tutti i dipendenti dei Gestori impiegati nelle attivita? oggetto di gara il mantenimento del rapporto di lavoro, dei CCNL degli autoferrotranvieri e internavigatori (TPL mobilita?) vigenti nonche? dei contratti collettivi aziendali stipulati dai sindacati piu? rappresentativi nell’ambito delle rispettive gestioni quantitativamente stabilite nei contratti collegati agli affidamenti e/o sub affidamenti in essere alla data del subentro, in ogni caso fino alla conclusione di altro accordo aziendale che sostituisca l’accordo esistente;

- che l’aggiudicatario o, in caso di societa? consortile o cooperativa, ogni singolo socio, non potra? spostare il livello occupazionale dei contratti vigenti presso i Gestori Affidatari a quelli degli altri gestori;

- che in caso di subentro di nuova impresa, anche parziale, tutto il personale dipendente in forza al o ai Gestori cessanti, cosi? come appositamente individuato, possa continuare il rapporto di lavoro con l'impresa o con le imprese subentranti. Il trasferimento del suddetto personale alla o alle imprese subentranti e? regolato, secondo i principi di continuita? dell'art. 2112 del codice civile, dai CCNL degli autoferrotranvieri e internavigatori vigenti;

- che l'aggiudicatario o, in caso di societa? consortile o cooperativa, ogni singolo socio abbia l’obbligo di applicare i CCNL degli autoferrotranvieri e internavigatori (TPL mobilita?) vigenti nonche? i contratti collettivi aziendali stipulati dai sindacati piu? rappresentativi e vigenti alla data del subentro presso il Gestore o Gestori cessanti a tutti i dipendenti impiegati nell’ambito del quantitativo dei veicoli-km gestiti dai Gestori cessanti nell’ambito delle rispettive gestioni quantitativamente stabilite nei contratti collegati agli affidamenti e/o sub affidamenti in essere ed individuabili nel Capitolato di gara, anche nei confronti del personale di nuova assunzione e in ogni caso fino alla conclusione di altro accordo aziendale che sostituisca l’accordo esistente;

Ringraziando anticipatamente per l’attenzione riservata alla presente, si porgono distinti saluti.

USB Unione Sindacale di Base - Confederazione Nazionale

via dell'Aeroporto 129 - 00175 - ROMA - Tel: 06.59640004 - Fax: 06.54070448 - usb@usb.it