Federazione Regionale USB Friuli Venezia Giulia

AUDIZIONE DI USB IN CONSIGLIO PROVINCIALE DI TRIESTE 27.11.14

Trieste, 26/11/2014

ANCHE U.S.B. NON HA FIRMATO IL PROTOCOLLO REGIONALE SUL GESTORE UNICO T.P.L. perché: ritiene che ne il documento ne tantomeno i conseguenti atti di gara, siano in grado di fornire quelle garanzie che si renderebbero necessarie ad assicurare la dovuta serenità ai 1.900 lavoratori delle 4 aziende TPL del FVG, che non intendono subire nuovamente gli effetti negativi che già si erano verificati nel 2001, dopo l'avvio della prima fase di privatizzazione regionale:

quando le aziende – per riuscire a **vincere la gara** d'appalto e per **aumentare gli utili** di bilancio – avevano deciso di **ridurre il costo del lavoro** attraverso **la cancellazione** di tutta la contrattazione integrativa aziendale; **il peggioramento** della condizione lavorativa; **l'aumento** del carico di lavoro; **la cancellazione** di numerose giornate di riposo del personale di guida e **l'eliminazione** di centinaia lavoratori ritenuti in esubero dall'organico.

L'Unione Sindacale di Base conferma quindi la **posizione pregiudiziale di netta contrarietà alla privatizzazione del settore e alle gare d'appalto** che anche nella nostra Regione potrebbero determinare **l'esclusione degli Enti Locali dalla compagine societaria**, **annullando così il controllo pubblico sulla nuova azienda regionale.** Non possiamo inoltre esimerci dal rilevare che la prima fase di privatizzazione nel F.V.G. ha determinano negli ultimi 15 anni, delle **pesanti ricadute sui lavoratori** del settore, che neppure oggi sono state tenute nella dovuta considerazione, **evitando che gli interessi degli imprenditori venissero prima degli interessi dei lavoratori e dell'utenza**. In tale contesto U.S.B. non considera secondario rilevare che:

- **la produttività** dei lavoratori TPL-FVG risulta la più alta in Italia e in Europa (più 30 % di km/anno per conducente);
- **le condizioni di lavoro** – negli ultimi 15 anni – sono diventate via via sempre più pesanti;

- **il lavoro** dei conducenti di linea è stato riconosciuto come il più stressante in assoluto;
- **la retribuzione** è rimasta la più bassa in Italia ed in Europa (meno 300 €/mese);
- **le sanzioni disciplinari** sono andate solo agli operai e mai ai dirigenti aziendali (anche se sanzionati dagli Enti Istituzionali e condannati anche dalla Magistratura penale);
- **gli utili** delle aziende **e gli stipendi** dei dirigenti hanno raggiunto dei valori spropositati, nonostante i recenti tagli economici operati sul corrispettivo da parte della Regione nel 2012 e nel 2013.

A fronte di una tale situazione, U.S.B. aveva richiesto alla Regione nei mesi scorsi di predisporre degli atti di gara che fossero in grado di garantire:

- **lo stesso trattamento economico/normativo e gli stessi diritti** anche al personale di futura assunzione;
- ***il mantenimento – CERTO - della residenza*** *di lavoro nella Provincia di residenza, sia per i* ***vecchi e nuovi*** *assunti (che vengono chiamati in servizio anche prima delle 5 del mattino);*
- **l'applicazione del** contratto nazionale autoferrotranvieri ASSTRA – più vantaggioso - per tutti i lavoratori, evitando il rischio di un applicazione dei contratti merceologici di riferimento per i reparti manutentivi e quelli amministrativi;
- **la sicurezza e l'incolumità** dei lavoratori e in particolar modo dei conducenti di linea che anche nella nostra Regione continuano ad essere oggetto di aggressioni e minacce ;
- che una parte considerevole degli stanziamenti regionali destinati al gestore unico, venisse impiegata – oltre che al miglioramento della qualità del servizio – anche al **miglioramento delle condizioni di lavoro** del personale, attraverso: **cabine di guida sicure contro le aggressioni; ausiliari al traffico per liberare i percorsi bus dalla sosta selvaggia; servizi igienici ai capolinea; mense aziendali; asili nido provinciali; dignitosi locali di soggiorno aziendale; interventi d'emergenza sul manto stradale**.

Negli atti di gara predisposti dall'Assessorato competente, si può invece rilevare che:

- **il 20% del servizio potrà essere dato in sub appalto**, con ulteriore peggioramento della condizione economica e normativa dei lavoratori;
- **la residenza di lavoro** provinciale verrà mantenuta solo fino all' avvio della nuova gestione; le successive variazioni **saranno oggetto di contrattazione**;

- Il nuovo gestore dovrà garantire la sicurezza degli utenti, ma **non l'incolumità del personale;**
- **potranno essere attivati i servizi flessibili a chiamata**, in sostituzione dell'attuale servizio di linea - in tutte le aree a domanda debole, ma anche in ambito urbano ed extraurbano e in tutta la Provincia di Trieste;
- L'azienda unica **non avrà più l'obbligo di rinnovare la flotta come avveniva fin ora** (di 10/15 in 10 anni), ma dovrà unicamente garantire la sostituzione entro 2 anni di tutti i mezzi Euro 2 (circa 100 bus) ed entro 5 anni la sostituzione di tutti i mezzi Euro 3 (circa 200 bus) mantenendo l'età massima dei bus a 15 anni e quella media a 7,5 anni;
- Non viene indicato **quali saranno gli uffici regionali a cui spetterà la funzione di vigilanza e di controllo sul gestore unico del TPL regionale;**