



FAISA - CISAL
Federazione **A**utonoma **I**taliana **S**indacale **A**utoferrotranvieri



CAMERA DEI DEPUTATI

Audizione informale FAISA CISAL

IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

Roma 23, novembre 2022

ATTO DEL GOVERNO SOTTOPOSTO A PARERE PARLAMENTARE

**Schema di decreto legislativo recante riordino della disciplina
dei servizi pubblici locali di rilevanza economica**

Egredi Presidente e Onorevoli nel ringraziare per questa audizione in ordine all'atto di Governo **sottoposto a parere parlamentare concernente lo "Schema di decreto legislativo recante riordino della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica"**.

Come è noto il Governo italiano in più momenti è intervenuto sulla materia dei servizi pubblici provando a riordinare la disciplina con l'intento di garantire una maggiore efficienza organizzativo-gestionale e riconoscendo al settore, interamente preso, un ruolo strategico ed economico per il Paese.

Le azioni esercitate hanno sempre riscontrato una sorta di complessità nel suo percorso di riordino, condizionato anche dall'articolata governance del settore che vede un sistema di competenze stratificato lungo l'intera filiera istituzionale, se si pensa alla moltitudine di istituzioni a cui sono attribuiti i diversi compiti, di indirizzo e coordinamento strategico (Stato), di programmazione e coordinamento territoriale (Regioni), di organizzazione dei servizi (Enti locali/Enti di Governo).

Diversi sono stati nel tempo gli interventi normativi statali che hanno evidenziato una serie di differenze e disomogeneità territoriali e settoriali.

A questo si aggiunga, nel caso specifico del trasporto pubblico regionale e locale, che la disciplina e la sua evoluzione è la sovrapposizione di fonti normative comunitarie, nazionali e regionali a cui si aggiungono le misure di regolazione dell'ART; ciononostante, attribuendo a questo settore una normativa di indiscutibile derivazione comunitaria che, essendo recepita nei precetti di rango inferiore, ne mantiene coerenza ed uniformità rispetto alle previsioni comunitarie stesse.

L'atto di Governo, che si pone come obiettivo quello di promuovere dinamiche competitive che possano assicurare la qualità dei servizi pubblici ed i risultati delle gestioni nell'interesse primario dei cittadini, se da una parte imprime un'accelerazione sulla realizzazione di questi principi, nell'ambito di servizi pubblici locali di interesse economico generale che per definizione sono "quelle attività economiche che, perseguendo un interesse generale, in assenza di un intervento pubblico, non potrebbero essere erogate o non sarebbero svolte con i necessari parametri di qualità, sicurezza, accessibilità economica, parità di trattamento o universalità" dall'altra, solleva una serie di criticità che coinvolgono in maniera rilevante il settore del trasporto pubblico, compromettendo l'uniforme applicazione della disciplina settoriale.

E infatti fondamentale precisare come non si tiene nella giusta considerazione che il Trasporto pubblico locale sia già normato da regole fissate nel Decreto-Legge 50 del 2017 convertito con modificazioni dalla L. 21 giugno 2017, n. 96 in totale coerenza con le disposizioni europee contenute, in particolare, nel regolamento 1370/2007/CE.

Ciò, a fronte del fatto che lo schema di decreto in commento sembri non attribuire alle regioni lo stesso ruolo che ad esse è riconosciuto dalla normativa vigente per il trasporto pubblico locale ed inoltre, da un lato si dichiara espressione di principi generali e perciò applicabile a tutti i servizi di interesse economico generale prestati a livello locale e prevalente sulle relative normative di settore, e dall'altro, in più punti, faccia salve le discipline di settore, non può che portare fondatamente a chiedersi se, ed in quale misura, il decreto in argomento realizzi una pur parziale abrogazione implicita della suddetta normativa di settore, il che non soltanto integrerebbe una violazione dei limiti di cui alla delega conferita con l'art 8, lettera

m), della legge n. 118/2022, che ha previsto l'estensione al settore del trasporto pubblico locale della sola disciplina applicabile ai servizi pubblici locali in materia di scelta della modalità di gestione del servizio e di affidamento dei contratti, ma quel che è peggio determinerebbe inevitabilmente difformità di vedute e contrasti nell'individuazione della disciplina applicabile.

Così come già detto, riteniamo pertanto che, proprio perché consideriamo le norme settoriali di chiara ed indiscutibile derivazione comunitaria, crediamo sia opportuno, al fine di mantenere intatta la coerenza ed uniformità della disciplina di settore con le corrispondenti norme comunitarie, escludere il trasporto pubblico locale dall'ambito di applicazione del decreto legislativo al pari dei settori dell'energia e del gas.

Nel contempo ed aldilà del provvedimento in esame, crediamo che per questo settore, si è di fronte ad una sfida che ci costringe a ragionare in maniera differente, soprattutto rispetto ad una necessaria transizione ecologica e digitale, che va letta come una urgenza globale, ma che deve essere collocata in un percorso di riforma complessivo, idoneo a restituire un servizio efficace, equo, accessibile e sostenibile alla comunità e che garantisca un livello certo ed adeguato di tutele occupazionali.

Alla base di tale sfida è indispensabile, in via prioritaria, utilizzare un approccio strategico, sistemico e coerente con quella che sarà la riforma complessiva del settore, partendo dalla razionalizzazione e dal coordinamento delle normative vigenti.

Per queste ragioni apprezzeremmo l'attenzione a un settore strategico per il Paese con una politica pubblica sulla mobilità locale che abbracci tutte le diverse modalità di trasporto, che torni ad investire sul trasporto pubblico, sulla qualità del servizio e del lavoro, con interventi mirati dentro una cornice di riforma complessiva.

In tal senso questa Organizzazione Sindacale ha prodotto le sue considerazioni sia nel corso dell'Audizione in Commissione Studio istituita dal Ministero Infrastrutture e Trasporti con Decreto n. 2 del 04 gennaio 2021 nonché, unitariamente con le altre organizzazioni sindacali sottoscrittrici il CCNL di categoria in occasione della riunione convocata dal MIMS in data 10 febbraio 2022 relativamente al POSITION PAPER sulla mobilità locale.

È ancora per noi contemporaneo e necessario ragionare sulle tematiche che seguono.

Nonostante il nostro manifestato auspicio sia stato quello di un aumento dell'offerta di servizio, determinato dalla necessità di incentivare l'utilizzo dei mezzi pubblici con specifiche azioni improntate alla sostenibilità ambientale, nell'ottica del Green Deal, purtroppo ad oggi le aziende del trasporto pubblico locale per mancanza di liquidità, insieme all'impennata del costo del gasolio, del metano e dell'energia elettrica, vivono un momento di estrema difficoltà, a causa anche della parziale ed insufficiente erogazione dei mancati ricavi da tariffazione, relativi al periodo pandemico, nonché della strutturale carenza di risorse legate al Fondo Nazionale Trasporti, che rischia di ripercuotersi negativamente sui loro bilanci, sui livelli del servizio e sulle condizioni dei lavoratori.

Il processo di **riforma** già avviato, ma che allo stato non vede sostanziale attuazione, deve necessariamente avere come **punto centrale il tema della dotazione finanziaria a carico dallo Stato**, in termini sia quantitativi che di modalità e tempistiche di erogazione. È utile ricordare come il settore soffra da tempo una inadeguatezza di risorse, determinata da ripetute decurtazioni, come peraltro si annuncia nuovamente in queste ore; al contrario, in

un'ottica di sostenibilità di lungo periodo, sarebbe necessario ricercare meccanismi che garantiscano risorse sufficienti, anche attraverso un sistema di recupero inflattivo.

Così come fondamentale rimane il tema degli affidamenti dei servizi che bisognerebbe basare sulla premialità, anziché su criteri di penalizzazione, superando un modello di bandi di gara fondato unicamente sull'offerta "economicamente più vantaggiosa". Andrebbero invece privilegiati criteri di valorizzazione degli investimenti, di elevati livelli di qualità e sicurezza dei servizi - sia in termini di safety che di security - anche prevedendo tra i sistemi premiali offerte che tengano conto del miglior trattamento economico e normativo dei lavoratori e garantiscano le necessarie clausole sociali.

Sempre in tema di gare è necessario prevedere meccanismi e protocolli di affidamento utili a prevenire e contenere l'eventuale insorgere di contenzioso legale circa l'affidamento stesso che, come dimostrato dall'esperienza, determina, fino all'esaurirsi dei procedimenti giurisdizionali, il blocco degli investimenti e dello sviluppo dei servizi.

Quanto alle **clausole sociali**, quanto mai come in questo periodo è necessario implementarle e ed irrobustirle per rendere effettivamente esigibile lo standard di protezione sociale; riteniamo più che mai necessario avviare una discussione sulle reali ricadute sul mondo del lavoro, soprattutto laddove, per essere competitivi, si innesca il perverso meccanismo della corsa al ribasso dei costi, causa di pesanti forme di dumping contrattuale.

In fase di attribuzione dei servizi dovrebbero essere considerati, parimenti al mancato possesso del DURC, quali causa di nullità **dell'affidamento stesso**, il mancato versamento da parte delle aziende dei contributi destinati **all'assistenza sanitaria integrativa di fonte contrattuale** ed alla **previdenza complementare**, in particolare per quanto riguarda le quote derivanti dal TFR.

In tal senso, ancora una volta, auspichiamo anche un segnale, e magari un confronto di sistema, sulle evoluzioni ed implicazioni del processo di liberalizzazione dei servizi automobilistici interregionali di competenza statale a lunga percorrenza, regolamentati dal D. Lgs n. 285/2005, su cui il Sindacato, da tempo, prima ancora che si determinassero varie crisi aziendali, ha avvertito fortemente la necessità, ed ha richiesto, purtroppo inutilmente, che si avviasse un tavolo di confronto con le istituzioni competenti.

Pertanto, siamo fortemente preoccupati della norma, passata con emendamento al ddl di conversione del DL 121/2021, che modifica la disciplina dei servizi di trasporto su gomma di competenza statale normata dal dlgs 285/2005, che estende ai servizi di linea a lunga percorrenza la possibilità di "consentire ai passeggeri" di concludere il proprio itinerario all'interno della medesima regione in cui detto itinerario è iniziato". La sovrapposizione di detti servizi con i servizi di TPL nell'ambito della Regione, mette in discussione obblighi e compensazioni di servizio pubblico nell'ambito dei contratti di servizio che sono strumento di salvaguardia oltre che dei servizi erogati alla cittadinanza, anche dei livelli occupazionali e salariali dei lavoratori.

È inoltre essenziale prevedere: un sistema di mobilità intermodale; un modello gradualmente digitalizzato; il superamento della frammentazione aziendale; adeguate clausole sociali e la valorizzazione del fattore lavoro; formazione del personale; massima attenzione alla sicurezza.

Riteniamo che l'attuale livello di **autonomia delle Regioni** sia causa di forti disomogeneità delle regole che normano e finanziano il servizio nelle varie zone del Paese. Bisogna quindi ripartire da una definizione chiara del **rapporto tra lo Stato e le Regioni** e delle rispettive competenze, trovando modelli che possano raccordare, con omogeneità, le scelte di sistema. L'esperienza ormai pluriennale ci ha portato a ritenere che grandi ritardi nella programmazione e nella gestione dei servizi di TPL, siano conseguenza anche della sovrapposizione di ruoli, tanto da portarci ad una riflessione sull'opportunità che il "governo" del sistema ritorni di esclusiva competenza dello Stato. Inoltre, crediamo che il **PNRR** rappresenti un'occasione storica da cogliere per la ripartenza del settore, attraverso la necessaria programmazione governativa e sostenendo il processo di riforma annunciato con l'apporto economico che il Piano stesso prevede.

La necessità di attenzione alla **sostenibilità ambientale** rende essenziale un significativo livello di risorse per il **ringiovanimento del parco mezzi** - tra i più vecchi d'Europa - nell'ambito di una programmazione pluriennale orientata a forme di alimentazione meno inquinanti; si rende quindi necessario un cambiamento dell'intera filiera produttiva, dalla produzione del servizio alle attività manutentive, richiedendo maggiori spazi disponibili, compresi gli attestamenti ai capilinea, e notevoli interventi di sviluppo tecnologico sui depositi. Infine, risulta purtroppo ancora evidente la storica **disuguaglianza infrastrutturale tra Nord e Sud del Paese**, che impone massicci interventi mirati a ridurre questo divario, affinché si possano offrire ai cittadini le stesse opportunità e garantire lo stesso diritto alla mobilità, sia a chi utilizza i bus, sia a chi si serve dei treni.

Tema centrale per gli operatori del settore resta quello della **sicurezza del personale di front line**; le organizzazioni dei lavoratori hanno posto in essere una lunghissima azione sindacale, iniziata già nel lontano 2017, mirata ad ottenere modifiche di legge che consentano di avere maggiori tutele giuridiche nell'espletamento dell'attività lavorativa e per poter condurre tutte le aziende italiane di TPL a tutelare ed a difendere i propri dipendenti costituendosi parte civile contro gli aggressori, offrendo assistenza legale ai suoi dipendenti, inserendo sistemi di videosorveglianza a bordo e prevedendo la chiusura dei posti guida già nei capitolati di gara; nel mese di Aprile 2022, sono stati sottoscritti due **Protocolli per la promozione della sicurezza nel processo di sviluppo del trasporto pubblico locale e ferroviario** firmati dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e da quello dell'Interno, con i quali veniva istituito un Osservatorio Nazionale con il compito di elaborare specifiche linee guida sia relativamente alle misure di sistema che alle misure specifiche e purtroppo, ad oggi, non sono stati ancora attivati i tavoli ministeriali.

Altro tema di vitale importanza per uno sviluppo del settore è quello relativo alla cronica **mancanza di autisti**, certamente causata dagli elevati costi di accesso alla professione, dalla pesantezza e durata dei turni di lavoro, dall'insicurezza diffusa nell'espletamento della propria attività e soprattutto dall'inadeguatezza dei salari di tali lavoratori che sono tra i più bassi dell'intero mondo del lavoro.

Per la Segreteria Nazionale
Il Segretario Generale
Mauro Mongelli

