

**INCONTRO SULLA MOBILITA' URBANA
ORGANIZZATO DAI PARTITI DELL'OPPOSIZIONE
Camera dei Deputati – Sala del Cenacolo
Vicolo Valdina 3/a
ROMA, 21 GENNAIO 2005**

DOCUMENTO SUL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

La fase politica attraversata dal nostro paese è così particolarmente delicata, che l'impegno necessario alla predisposizione di un programma elettorale non solo deve essere straordinario, ma deve essere soprattutto serio.

Da una parte, quindi, chi ha l'onere di assumere nel programma impegni precisi, assume contemporaneamente l'obbligo della loro realizzazione. Dall'altra parte, chi indica le questioni che devono entrare nel programma, lo deve fare nella consapevolezza che le proposte devono essere razionali e realizzabili.

È con questo spirito che il Coordinamento Nazionale dei Sindacati di Base Autoferrotranvieri partecipa a questo incontro, certo di poter contribuire alla predisposizione di un programma elettorale che tenga debitamente conto delle necessità dei lavoratori del settore e dell'intero mondo del lavoro.

L'incontro odierno, convocato sulla "Mobilità Urbana", lo consideriamo, pertanto, un'importante occasione per esporre il punto di vista di chi, quotidianamente, lavora nella mobilità.

Riteniamo che la liberalizzazione e la privatizzazione del trasporto pubblico locale, avviata con il decreto legislativo 422/97 (il c. d. "decreto Burlando"), sia sostanzialmente **FALLIMENTARE SOTTO IL PROFILO DEL MIGLIORAMENTO DEL SERVIZIO E DELLA SICUREZZA.**

INFATTI L'OBIETTIVO DELLE PRIVATIZZAZIONE E' SOLO L'ABBASSAMENTO DEI COSTI PER LO STATO.

DOBBIAMO RIBADIRE CHE PRIVATIZZAZIONE SIGNIFICA:

- **DECADIMENTO DELLA QUANTITA' E QUALITA' DEL TRASPORTO PER I CITTADINI CON AGGRAVIO DEL COSTO DEL BIGLIETTO;**
- **INASPIMENTO DELLE CONDIZIONI DI LAVORO, E DECADIMENTO DEI DIRITTI E DEL SALARIO DEI LAVORATORI ADDETTI;**
- **DECADIMENTO DELLA SICUREZZA – L'INGHILTERRA INSEGNA SU TUTTI, MA ANCHE I RECENTI DISASTRI IN FERROVIA LO CONFERMANO.**

Quindi, la privatizzazione se pur "scomposta" ed in ritardo non fallisce nel suo intento, anzi, prepara la spartizione della grossa torta economica alle aziende private che ereditano questo patrimonio pubblico, senza investire alcun capitale proprio nella manutenzione futura, nel riammodernamento dei mezzi (fatti oggi con capitali pubblici), l'abbassamento dei costi del lavoro e la quadratura dei bilanci (vedi ATM) fat-

ta dalle aziende pubbliche attraverso i contratti capestro. La vittoria della privatizzazione, del profitto sul TPL sulla pelle dei cittadini e dei lavoratori sta proprio nel fatto che la “sinistra” ha sposato la stessa tesi.

La riforma del trasporto pubblico locale è stata basata, quindi, principalmente sulla drastica riduzione dei costi del servizio, dei quali quello più rilevante è il costo del lavoro. Ci siamo quindi trovati di fronte ad una dinamica che da una parte vedeva (e vede) diminuire sempre di più i trasferimenti economici dello Stato al settore, e dall'altra l'esigenza di far quadrare i conti degli Enti proprietari delle aziende, che così hanno attuato una politica di spaccettamento dell'aziende di TPL privatizzando alcuni settori (es. officine) ed esternalizzando lavorazioni, ritenute, a torto, non produttive ed ha avuto, inoltre, come unico risultato quello di ridurre posti di lavoro e la revisione dei servizi che, in alcuni casi, hanno perso in qualità e quantità.

L'esigenza di ridurre sempre di più i costi di esercizio delle aziende esercenti il tpl ha, inoltre, imposto dinamiche contrattuali nazionali ed aziendali che hanno ridotto pesantemente le tutele economiche e normative dei lavoratori addetti introducendo, nel contempo, il massimo della flessibilità e precarietà prevista dalle nuove normative (riforma del lavoro “Biagi”), che comportano anche implicazioni di sicurezza di esercizio.

In questo quadro, riteniamo indispensabile:

- 1. Che il “diritto alla mobilità” diventi per il cittadino un diritto irrinunciabile alla pari del diritto alla salute, all'istruzione ecc. e per questo che si deve definire con certezza i finanziamenti annuali dello Stato (tramite la fiscalità generale) da destinare al trasporto locale, rapportate effettivamente alle esigenze di mobilità dei territori;**
- 2. mantenimento della proprietà pubblica delle aziende e società che esercitano il TPL, mediante l'affidamento diretto dei servizi, esercitando l'auto-nomia delle Regioni sui servizi locali, prevista dalla modifica del Titolo V° della Carta Costituzionale (ricordiamo, infatti, che le Regioni hanno l'esclusiva podestà sui servizi locali, mentre lo Stato ha solo poteri d'indirizzo, così come ha anche sancito la Corte Costituzionale con la sentenza 272/04. le Regioni, quindi, possono legiferare in materia di trasporto pubblico locale, recuperando la possibilità dell'affidamento “in house” dei servizi);**
- 3. una politica contrattuale di categoria che recuperi - considerando la particolarità del servizio svolto - le tutele normative ed economiche dei lavoratori, anche in riferimento alla recente abrogazione dell'allegato B del regio decreto n. 148/1931 (condizioni normative ed economiche in caso di malattia o infortunio), abrogato dalla finanziaria 2005; in questo ambito si dovranno definire anche le norme di tutela per la certezza del mantenimento dei diritti acquisiti e dei livelli occupazionali del personale, nonché la certezza del mantenimento dei contratti di 1°livello (nazionale) e 2° livello (locale), in tutte le aziende e società che esercitano il tpl;**

4. **una politica ambientale nazionale che privilegi il mezzo pubblico su quello privato, particolarmente nei grossi centri metropolitani, obbligando gli Enti Locali a prendere tutti i provvedimenti attuativi già indicati dalla legge nazionale.**
5. **Dotare le aziende pubbliche di TPL di tutte quelle attività complementari alla mobilità come: gestione parcheggi, rimozione dei veicoli e sorveglianza corsie protette, ecc.**

Anche se non sono specificatamente connessi con i temi in discussione oggi, ma lo sono sicuramente con le questioni di carattere generale del mondo del lavoro che si riversano, quindi, anche sulla mobilità urbana, sentiamo il bisogno di sollecitare anche la risoluzione di due importanti problematiche:

- **la legge 146/90 e la Commissione di Garanzia;**
- **la rappresentanza e la rappresentatività.**

Sulla legge 146/90, così come integrata dalla legge 83/2000, affermiamo che è **proprio questa legge che impedisce il diritto di sciopero, che viene esercitato dai lavoratori non soltanto in occasione delle scadenze contrattuali, in presenza di diritti negati o contro i soprusi ormai quotidiani dei padroni, ma anche per il finanziamento del TPL, per il miglioramento dei servizi pubblici ai cittadini, PER LA SICUREZZA DEL LAVORO (VEDI SCIOPERO FERROVIERI DEL 17/1/05) e per non dimenticare le mobilitazioni contro la guerra e lo sconvolgimento della costituzione.**

Ed è sempre questa legge che da pieni poteri alla Commissione di Garanzia, **legalizzandola pur se non compresa (dalla costituzione) tra gli organi istituzionali dello Stato.**

Dal canto suo la Commissione ha abusato del suo potere già infinito, addirittura modificando (con norme e regolamenti transitori) alcuni articoli della legge ad es. art. 2 sugli scioperi politici (cambiamenti che spettano solo al parlamento).

La nostra richiesta è L'ABOLIZIONE DEI PROVVEDIMENTI IN ESSERE DELLA COMMISSIONE E DI TUTTI I REGOLAMENTI TRANSITORI.
--

Riteniamo altrettanto fondamentale la necessità di definire l'annosa questione della **rappresentanza e rappresentatività**. A questo riguardo va fatto innanzitutto rilevare l'assurda anomalia presente nel nostro paese, rappresentata dal fatto che mentre i lavoratori del pubblico impiego (circa 3 milioni) hanno una legge in materia (la "Bassolini" del 1997), i lavoratori privati (oltre 11 milioni) sono regolamentati in materia dalla contrattazione collettiva che crea, come è del tutto evidente, delle pesanti disparità tra lavoratori e le loro organizzazioni sindacali.

Una legge sulla rappresentanza e rappresentatività è necessaria, quindi, per sanare questa pesante discriminazione, e far essere i lavoratori italiani tutti uguali.

Tale legge, inoltre, dovrebbe contenere l'obbligo di sottoporre gli accordi ed i contratti sottoscritti a referendum dei lavoratori interessati, ai sensi dell'art. 21 della legge.

ge 300/70 (statuto dei lavoratori). È, infatti, un dato obbiettivo il fatto che se ci fosse l'obbligo del referendum sui contratti, si eviterebbe moltissima conflittualità con pesanti scioperi, determinati proprio perché non c'è questa possibilità. Ad esempio, ricordiamo gli scioperi spontanei degli Autoferrotranvieri del dicembre 2003.

Come Coordinamento Nazionale dei Sindacati di Base del settore Autoferrotranvieri siamo convinti, infine, che per i lavoratori del trasporto pubblico locale, ma anche delle altre categorie, un programma elettorale per le politiche 2006 che contenesse queste indicazioni quali impegni precisi per il prossimo Governo, costituirebbe un elemento di inversione di tendenza e, quindi, di condivisione.

Grazie per l'attenzione.

Il Coordinamento Nazionale