

edg. (no 2) del 26/6/2014
su 17.58
vfcu

①

Ordine del giorno: A difesa del trasporto pubblico locale

Tenuto conto dell'importanza sociale del trasporto pubblico locale, tanto più in una fase di crisi economica e sociale come è quella che stiamo vivendo, e della centralità di un simile servizio dal punto di vista sociale ed economico, in particolare per le fasce deboli più duramente colpite dalla crisi.

Tenuto conto che il trasporto pubblico rappresenta uno degli assi fondamentali con cui rispondere alla crisi ambientale, provocata anche dall'eccessivo utilizzo del mezzo privato, ed in particolare che le strategie europee di mitigazione dei cambiamenti climatici vedono nel trasporto pubblico locale uno dei principali strumenti di azione.

Tenuto conto che secondo i numerosi studi divulgati dall'Organizzazione Mondiale della Sanità, l'inquinamento atmosferico urbano, strettamente correlato al numero di automobili circolanti, è una delle principali cause di danni alla salute nelle nostre città.

Tenuto conto che a seguito dei pesantissimi tagli effettuati dagli ultimi governi il sistema del trasporto pubblico locale versa in tutto il paese in una situazione di grandissima difficoltà, rischiando un vero e proprio collasso con pesantissime conseguenze sia sul fronte degli utenti sia delle migliaia di lavoratori e lavoratrici impiegati se non verranno destinate nuove ed ingenti risorse.

Tenuto conto che a fronte di questi tagli, gli enti locali, dalle Regioni ai Comuni, sono stati costretti a recuperare proprie risorse spesso a scapito di altri capitoli di spesa legati al welfare per evitare di chiudere parti consistenti di questo servizio.

Tenuto conto che i tagli lineari agli enti locali unitamente alle scelte di privatizzazione progressiva dei servizi, portate avanti dai recenti governi compreso quello oggi in carica, stanno determinando le condizioni per una gara di affidamento del servizio che prevede una riduzione delle risorse rispetto alle necessità reali, riducendo il quadro di garanzie per utenti e lavoratori.

Tenuto conto che nonostante i ripetuti annunci, ad oggi il bando per la gara unica non è ancora stato pubblicato e che questi ritardi stanno aggravando una situazione già di grave incertezza.

Tenuto conto che ad oggi le risorse previste per la gara unica sono di gran lunga inferiori a quelle che occorrono per garantire le reali necessità del servizio, determinando una sensibile diminuzione del contributo unitario previsto fino a scendere sotto i 2 €/Km.

Considerate le forti preoccupazioni espresse dalle organizzazioni sindacali sugli effetti che la gara unica potrebbe avere direttamente ed indirettamente sui livelli occupazionali provocando una riduzione dei posti di lavoro.

Viste le forti critiche espresse dagli stessi sindacati in merito alla decisione da parte degli enti locali, date le risorse non sufficienti per la copertura degli attuali servizi offerti, di svolgere in parallelo alla gara per l'individuazione del gestore unico del trasporto pubblico, altre gare per i servizi a domanda debole fatte a prezzi incoerenti con il mercato, producendo l'effetto di affidare sottocosto il servizio ad aziende che poi non potranno pagare gli stipendi ed effettuare il servizio con mezzi adeguati.

Tenuto conto che a fronte di una scarsità di risorse si prevede un aumento della tariffa ad 1,50 euro, con un pesante aggravio per tutte quelle fasce deboli della popolazione già colpite della crisi e che rappresentano la maggior parte dell'utenza del trasporto pubblico locale.

Tenuto conto che il costo dei biglietti ad oggi copre poco meno del 30% del servizio e che questo aumento oltre che essere iniquo potrebbe produrre una diminuzione del numero di passeggeri a fronte per di più di una riduzione del servizio, soprattutto sulle tratte deboli.

Tenuto conto che il percorso e le modalità con cui si è inteso arrivare alla gara unica hanno avuto l'effetto di portare alla costituzione affrettata e poco ponderata di nuovi consorzi, come nel caso di CTT, con riflessi negativi oggi ben visibili e che non danno garanzie sulla reale competitività di questa realtà per partecipare alla gara regionale, per altro all'interno del consorzio MOBIL.

Tenuto conto che ad oggi CTT Nord andrà a chiudere il proprio bilancio con una perdita compresa tra i 5 e i 6 milioni di euro.

Tenuto conto che la CTT Nord ha deciso di uniformare unilateralmente il trattamento economico accessorio dei lavoratori provenienti da CTP e da ATL, disdetta nel Gennaio 2014 i contratti integrativi vigenti, a quello dei lavoratori di CLAP, con un peggioramento delle condizioni per i lavoratori, e che ciò in questi mesi ha portato a forti proteste delle organizzazioni sindacali.

Preso atto che in queste settimane è stata ufficializzata la mancanza di un'intesa tra CTT Nord ed organizzazioni sindacali e che queste stesse presenteranno un ricorso contro l'azienda per condotta antisindacale in quanto reputano irregolare la disdetta dei vecchi accordi e l'applicazione non concordata del nuovo contratto di secondo livello.

Valutato che in queste vertenze si è registrato un ingiustificato atteggiamento di chiusura da parte della CTT Nord, senza che al contempo i soggetti pubblici a partire dal Comune di Pisa abbiano preso una posizione chiara al fine di trovare una soluzione positiva.

Tenuto conto che al contempo fino ad oggi CTT Nord non ha effettuato una adeguata analisi né presentato un adeguato piano industriale per intervenire sull'efficientamento gestionale dell'azienda, e si è di contro inteso agire solo sul fronte della riduzione del costo del lavoro.

Tenuto conto che il Comune di Pisa è uno dei soci più importanti di CTT Nord, detenendo il 9,28%, e che si tratta di un soggetto in cui la maggioranza è detenuta dai soggetti pubblici.

Tenuto conto della relazione presentata dalla seconda commissione di controllo e garanzia, che è stata approvata dal Consiglio comunale nello scorso dicembre.

Il Consiglio Comunale esprime

Solidarietà ai lavoratori che, affrontando una difficile situazione di vertenza sulla situazione contrattuale, portano avanti una protesta, non esente da costi, in nome anche dell'interesse collettivo di poter garantire un adeguato servizio di trasporto pubblico locale.

Il Consiglio Comunale impegna

il Sindaco e la Giunta ad intraprendere ogni iniziativa utile presso il Governo e il parlamento affinché all'interno della Legge di stabilità siano reintegrate le risorse sottratte al trasporto pubblico

edf.2

3

locale dalle precedenti disposizioni di finanza pubblica, e siano programmati nuovi investimenti per i prossimi tre anni per il trasporto pubblico locale, da reperire anche attraverso una complessiva e fortemente progressiva riorganizzazione del sistema di tassazione a partire da quella sulla casa.

A farsi promotore presso la Regione Toscana di una forte iniziativa affinché il bando per la gara unica abbia quelle modifiche che possano rendere effettive garanzie sulla tenuta, qualità e capillarità del servizio, senza gravare sui cittadini più bisognosi con aumenti delle tariffe; che garantiscano in merito al rispetto della qualità del lavoro, degli attuali livelli occupazionali e salariali, e che evitino successivi "spacchettamenti" dei consorzi all'indomani dell'aggiudicazione della gara, richiamando anche il governo nazionale alle proprie responsabilità nella garanzia di un servizio pubblico indispensabile.

Ad esercitare all'interno di CTT Nord, essendo il comune di Pisa uno dei soci più importanti, una forte iniziativa volta ad individuare e rimuovere le criticità gestionali al fine di una razionalizzazione della spesa e una migliore efficienza a partire dalla gestione degli spazi, ai costi legati alla dirigenza, etc..

A svolgere all'interno di CTT Nord, essendo il comune di Pisa uno dei soci più importanti, una forte iniziativa di discontinuità rispetto all'atteggiamento fino ad oggi tenuto da CTT riguardo all'applicazione del contratto integrativo al fine di trovare una intesa con le organizzazioni sindacali in cui siano garantiti tutti gli attuali livelli retributivi ed occupazionali, evitando al contempo l'apertura di contenziosi e di ricorsi.

A condurre una azione coordinata con gli altri enti locali soci di CTT Nord, affinché la parte pubblica, maggioritaria nella compagine societaria, assuma in pieno le proprie responsabilità di direzione nella conduzione della CTT Nord in tutte le sue parti a partire dalle trattative con le organizzazioni sindacali.

Francesco Auta (UCIC-PPC)

Luigi Ricci (UCIC-PPC)