



*Segreterie Nazionali*

## **MANIFESTO DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE**

### **SICUREZZA, SOSTENIBILITA', REGOLE, RISORSE E CONTRATTO PER IL PAESE, LE LAVORATRICI E I LAVORATORI**

Il trasporto pubblico locale assolve una funzione fondamentale, utile a garantire l'esercizio del diritto alla mobilità di tutti i cittadini. L'intero sistema di mobilità, includendo reti, mezzi di trasporto e nodi di interscambio è elemento da cui dipendono sia il benessere che le opportunità di sviluppo delle varie aree del Paese; tale concetto si rafforza ancor di più valutandolo in un'ottica di sostenibilità ambientale per le città ed ancor di più per le generazioni future.

È evidente a tutti l'attuale richiesta di cambiamento radicale delle politiche di utilizzo e conservazione delle risorse a livello mondiale, comunitario e nazionale, mentre avanza incessantemente una richiesta di trasformazione dei modelli fino ad oggi utilizzati, un vero Green Deal Europeo. Un nuovo paradigma che contemperi una sostenibilità economica, ambientale e sociale, garantendo l'accesso alle opportunità territoriali e rispondendo ai bisogni di interazione sociale degli individui.

Quanto previsto nel "Patto per il Lavoro e per il Clima", si inserisce all'interno delle strategie del nostro Paese e di quelle dell'Unione Europea, verso la neutralità climatica al 2030 e di rilancio e transizione verso un'economia più sostenibile dal punto di vista ambientale, sociale e per la creazione di nuova e buona occupazione.

A tal fine risulta assolutamente prioritaria la messa in campo di politiche che possano consentire la forte riduzione dell'utilizzo del mezzo privato a beneficio del trasporto collettivo attraverso tutte le possibili modalità eco-sostenibili, prime fra tutte quelle offerte dal Trasporto Pubblico Locale.

A tal fine il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) ha indicato i seguenti obiettivi da perseguire:

- riduzione dei tempi di spostamento urbani, in particolare nelle aree metropolitane;
- sostituzione intero parco autobus del TPL e transizione green verso l'elettrico e l'idrogeno;
- aumento di 10 punti percentuali delle modalità di mobilità sostenibili;
- significativa riduzione delle emissioni di gas climalteranti e di inquinamento dell'aria.

Risulta abbastanza evidente come, al fine di raggiungere realmente gli obiettivi indicati, sia necessario generare un incremento dell'attrattività delle forme di mobilità collettiva che può realizzarsi solo attraverso maggiori risorse da destinare al Trasporto Pubblico Locale, sia sotto forma di investimenti infrastrutturali su reti e parco rotabile sia con la revisione del sistema di finanziamento del settore così come oggi conosciuto.

Nell'ambito di una nuova visione del sistema di mobilità sostenibile il TPL, incluso quello di lunga percorrenza, rappresenta la chiave di volta per raggiungere quegli obiettivi di sostenibilità economica, sociale ed ambientale assunti ad ogni livello, volti a realizzare la transizione ecologica, migliorare qualità e sostenibilità della vita nelle città e nelle grandi aree metropolitane, nonché elemento fondamentale per un Paese industrializzato e turistico come il nostro.

Obiettivi che si traducono nella necessità, attraverso investimenti, risorse certe ed adeguate, di dotare il Paese di un sistema di mobilità più efficiente, equo, accessibile e sostenibile tale da far preferire l'utilizzo del mezzo pubblico a discapito di quello privato, ponendo il trasporto pubblico locale tra le priorità dell'agenda politica, garantendo così nei fatti l'auspicato shift modale verso le forme di mobilità collettiva.

Nel nostro Paese, infatti, è ancora troppo elevata la percentuale dei viaggiatori che usa l'automobile come mezzo preferito per gli spostamenti quotidiani, anche di breve durata/tragitto, in totale controtendenza rispetto alle politiche "green" che dovrebbero invece orientare le scelte di mobilità verso un progressivo abbandono del mezzo privato in favore della modalità pubblica/collettiva.

Il rilancio della mobilità, anche a seguito dei cambiamenti della domanda indotti dalla recente emergenza pandemica, deve fondarsi, necessariamente, anche su un sistema di regole condivise necessario a regolamentare adeguatamente il mondo del lavoro.

Un sistema di mobilità che, per essere più efficiente e per rispondere ai requisiti citati, deve tenere in considerazione in primis le lavoratrici ed i lavoratori del settore, attraverso il riconoscimento di retribuzioni adeguate, nonché di condizioni ed impegno lavorativo dignitosi, garantendo la salute e la sicurezza degli stessi e dell'utenza.

Purtroppo, il settore continua a registrare uno stato di profonda crisi, a causa della carenza di risorse e di politiche adeguate, a cui corrisponde l'aumento del numero di cittadini che continua a preferire l'auto privata a discapito del mezzo pubblico, ed il peggioramento delle condizioni retributive e lavorative degli operatori del settore, sempre più difficili da trovare. Condizioni retributive e lavorative che, scontando gli effetti di importanti ritardi nei rinnovi contrattuali - certamente non per responsabilità delle rappresentanze dei lavoratori - nonché dell'innalzamento dei tassi di inflazione, determinano un aumento della carenza dei conducenti dei mezzi in un settore, quello del TPL, che per sua natura è già caratterizzato da lavori e mansioni usuranti, registra un alto tasso di *turn over*.

A fronte della scadenza del 31 dicembre del 2023 del CCNL Autoferrotranvieri-Internavigatori (Mobilità TPL) e della relativa apertura del tavolo per il rinnovo dello stesso, viste le considerevoli difficoltà riscontrate nell'ambito del confronto, le Organizzazioni Sindacali sono a riaffermare l'esigenza impellente di intervenire in modo concreto, strategico ed adeguato, sollecitando in tal senso le Istituzioni con le proposte di seguito indicate, per dotare il settore degli strumenti necessari per adeguare le regole di funzionamento e le risorse ad esso dedicate, per giungere al rinnovo del

Contratto Collettivo Nazionale in tempi brevi e per garantire la sicurezza delle lavoratrici dei lavoratori e dell'utenza.

Il settore necessita, anche e soprattutto attraverso il rinnovo del CCNL, di una ritrovata attrattività verso mansioni la cui carenza già sta producendo tagli e riduzioni di servizi da parte di diverse aziende. Da questo punto di vista il Contratto Collettivo Nazionale deve essere il primo elemento di rilancio e per farlo occorre che questo rinnovo possa rispondere alle due grandi esigenze di lavoratrici e lavoratori: maggior benessere lavorativo e adeguamento delle retribuzioni, entrambi elementi imprescindibili e in assenza dei quali il rischio concreto è quello di vanificare in partenza qualunque tentativo di sviluppo e miglioramento del servizio e di transizione verde.

## **REGOLE**

### ***Assetto industriale***

La struttura degli assetti industriali nel Tpl risulta essere frantumata rispetto agli altri servizi pubblici locali. I primi 20 operatori del settore generano oltre la metà del fatturato nazionale, molti, invece, detengono piccole quote frammentate e il rapporto che lega enti affidanti e aziende è spesso legato più a logiche "esterne" che di reale domanda in un quadro, peraltro, di pressoché totale assenza di intermodalità e connessione infrastrutturale con le altre modalità di trasporto.

Il settore vede la presenza sul territorio nazionale di circa 900 aziende, troppe per ottimizzare i costi di gestione legati al servizio e per perseguire vere politiche di integrazione e intermodalità. Questa condizione oltre a generare una dispersione di risorse pubbliche, non consente la messa in atto di strategie a medio-lungo termine finalizzate alla realizzazione di un sistema efficiente di mobilità sostenibile. Solo favorendo l'aggregazione delle imprese, si potrà giungere ad una ottimizzazione dei servizi con conseguente eliminazione degli sprechi, come anche all'integrazione tariffaria che è un altro dei grandi temi cari all'utenza.

Senza dover intervenire sulla legittimità del potere decisionale, in considerazione della legislazione concorrente e dell'autonomia riconosciuta alle regioni sul TPL, occorre però favorire, nelle grandi aree metropolitane, a carattere regionale o addirittura nazionale, la costituzione di grandi player.

### ***Assegnazione del servizio***

La vigente normativa comunitaria parifica tutti i sistemi di affidamento ammessi – gara, gara a doppio oggetto ed affidamento "in house" – invece, secondo quanto previsto a livello nazionale, risulta privilegiato l'affidamento dei servizi tramite procedura ad evidenza pubblica, senza tralasciare tuttavia la possibilità di affidamento diretto (*in house*), sulla base delle valutazioni fatte dall'Ente Affidante, qualora ne ricorrano le condizioni previste per legge.

In merito all'affidamento dei servizi, ferma restando l'importanza di determinare bacini di gara, idonei alla costituzione di grandi player, si condivide una neutralità di scelta purché siano salvaguardate l'efficienza del servizio, l'occupazione e le condizioni contrattuali vigenti. Proprio in relazione a tale posizione neutrale, è necessario eliminare le penalizzazioni previste in caso di affidamento *in house* qualora siano presenti e rispettate le condizioni previste dalla normativa per tale tipologia di affidamento.

Inoltre, nell'ambito dell'elaborazione dei contratti di servizio occorre individuare regole e condizioni certe al fine di evitare e contenere i possibili ricorsi e procedimenti giudiziari, che molto spesso seguono l'aggiudicazione del lotto messo a gara, generando danni importanti dovuti al tempo necessario per la risoluzione dei contenziosi, alla proroga dei servizi e al conseguente immobilismo strategico, in termini di progettazione, programmazione e investimenti. Spesso, in caso di contenzioso, si raggiunge l'affidamento definitivo del servizio con previsioni contrattuali, prima fra tutte quella di natura economica, che risultano oramai obsolete rispetto al contesto del momento.

Contestualmente è opportuno intervenire dal punto di vista legislativo affinché l'avvio delle procedure di affidamento tramite gara, siano innanzitutto predisposte tenendo conto del costo del lavoro che dovrà comprendere sia la contrattazione nazionale con l'applicazione del Contratto di riferimento Autoferrotranvieri-Internavigatori (Mobilità Tpl) che della contrattazione di secondo livello, incidente in questo comparto in maniera rilevante sulla retribuzione dei lavoratori e che occorre rafforzare in tutte le aziende.

Per avviare una profonda e non più rinviabile riforma, sarebbe auspicabile partire dal documento elaborato dall'apposita commissione di studio insediata dall'allora Mims per una riforma del TPL stilato nel 2021 e trasmesso ai Presidenti delle Commissioni Parlamentari nel mese di settembre dello stesso anno, di cui si è persa traccia.

## **RISORSE**

I servizi di trasporto pubblico locale italiani sono ad oggi finanziati, nelle regioni a statuto ordinario, attraverso la ripartizione del Fondo Nazionale Trasporti (la cui capienza nell'ultimo decennio è stata ridotta di circa 1,5 miliardi di euro), dai ricavi da tariffazione e dalle eventuali risorse destinate con specifici interventi da parte degli Enti locali.

Con assoluta certezza possiamo dire che, nel TPL, è l'offerta di un servizio efficiente determina la domanda. Pertanto risulta abbastanza evidente come l'attuale sistema di finanziamento del TPL in Italia sia assolutamente inadeguato, non solo al raggiungimento degli obiettivi prefissati, ma anche al mantenimento delle attuali condizioni dei servizi offerti alla cittadinanza, sia a causa dei maggiori costi derivanti dalle nuove tecnologie, che dai pesanti incrementi inflattivi, primi tra tutti quelli energetici.

La riforma attuata nel 2017 con il D.L. n. 50/2017 poi convertito nella L. n. 96/2017, necessita di un'ulteriore rivisitazione in seno al funzionamento e alla dotazione economica del Fondo Nazionale Trasporti.

La Legge di Bilancio 2022 (L. 30 dicembre 2021, n. 234) ha determinato l'incremento strutturale della dotazione del Fondo per un importo pari a 100 mln di euro per l'anno 2022, 200 mln di euro per l'anno 2023, 300 mln di euro per l'anno 2024 e 395 mln di euro a decorrere dall'anno 2025, hanno dal quale lo stanziamento complessivo dovrebbe quindi ammontare a euro 5.268.335.362,00.

Lo stanziamento, a valere sul capitolo 1315 dello stato di previsione del MIT per l'anno 2024 è pari a euro 5.173.554.000,00.

Nonostante gli interventi messi in campo, le risorse oggi disponibili risultano essere profondamente inadeguate. Occorre innanzitutto indicizzare il Fondo al tasso inflattivo, attuando un incremento

economico immediato di almeno 700 milioni di euro. I meccanismi di ripartizione alle Regioni non dovranno prevedere penalizzazioni, almeno fino a quando non si sarà intervenuti sul sistema industriale delle imprese.

Una ripartizione corretta delle risorse del FNT dovrebbe essere il risultato dell'individuazione di servizi minimi e del costo standard dello specifico servizio. Qualunque riforma del settore può produrre effetti significativi e strutturali solo nel medio-lungo periodo mentre nel breve periodo, soprattutto se non accompagnata da adeguate risorse, rischia di creare solo confusione normativa e problemi occupazionali.

## **CONTRATTO**

Il Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro si applica a più di 100.000 addetti suddivisi tra personale viaggiante, amministrativo, di manutenzione e dei parcheggi. Negli ultimi venti anni, la perdita di circa tre rinnovi contrattuali ha generato un ulteriore disagio economico con perdita di potere di acquisto per i lavoratori e le lavoratrici del settore.

Questa è una delle cause che determina, una cronica difficoltà a reperire personale, soprattutto autisti, ed il crescente fenomeno dell'abbandono della professione da parte del personale già in forza, che trova in altri settori, anche dei trasporti, migliori salari e condizioni lavorative, influenzando negativamente sugli organici e generando disservizi verso l'utenza.

Occorre procedere ad un rinnovo contrattuale celere, che possa trarre il miglioramento delle condizioni relative alla conciliazione vita-lavoro - che ricordiamo in questo settore arrivano a superare le 12 ore di impegno lavorativo giornaliero - attraverso la concentrazione, quanto più possibile, dell'impegno lavorativo ed un aumento considerevole delle retribuzioni.

L'interruzione del confronto ha determinato lo svolgimento di due azioni di sciopero nazionale rispettivamente il 18 luglio e il 09 settembre 2024 e la proclamazione di una terza azione di sciopero nazionale di 24 ore, senza il rispetto delle fasce di garanzia, l'08 novembre 2024 con manifestazione nazionale a Roma.

## **SICUREZZA**

La sicurezza sul lavoro è per il sindacato una priorità.

Gli standard di sicurezza necessari, alle condizioni di lavoro e all'espletamento del servizio, devono certamente raggiungere livelli importanti, in particolare sulle reti in cui il controllo e il rispetto delle norme di sicurezza è affidato ad enti terzi. Si veda il sistema della rete metropolitana. Occorre elevare ancor più invece, questo sistema anche sul trasporto di superficie, dove la circolazione dei mezzi è legata al solo rispetto delle norme del codice della strada, quando invece si potrebbe inserire un regolamento nazionale ad hoc, finalizzato ad aumentare gli standard di sicurezza.

Altro tema tristemente noto alle cronache quotidiane è quello delle aggressioni ai danni delle lavoratrici e dei lavoratori front-line che ha raggiunto livelli di intollerabilità. Su questo aspetto occorre intervenire con la massima urgenza, innanzitutto dando attuazione al Protocollo sulla sicurezza sottoscritto nell'anno 2022 tra il Ministero dei Trasporti, Ministero dell'Interno,

Associazioni Datoriali e Organizzazioni Sindacali. Uno dei punti centrali del Protocollo è il coinvolgimento delle Organizzazioni Sindacali nella definizione delle misure di sistema, anche legislative, e delle misure specifiche da adottare su tutto il territorio nazionale anche attraverso riunioni periodiche sulla sicurezza in sede prefettizia, oltre che all'adeguamento tecnologico per la tutela della sicurezza di mezzi, stazioni e pensiline. Occorre poi intervenire anche dal punto di vista dell'inquadramento giuridico, implementando le tutele per tutto il personale front-line e valutare la possibilità di inserire, tra le altre azioni, il provvedimento di Daspo per i soggetti che si rendono colpevoli di aggressioni.

Indifferibile è a questo punto la realizzazione di un adeguato sistema di trasporto pubblico locale che risponda all'esigenza di uno sviluppo sostenibile sotto il profilo sociale, economico e ambientale, innanzitutto incrementando, strutturalmente, lo stanziamento del Fondo nazionale trasporti, per:

- provvedere ad una rimodulazione dei criteri di definizione dei costi standard e dei livelli essenziali di trasporto (LET) tenendo conto delle difficoltà oggettive del trasporto pubblico locale, delle peculiarità territoriali e della qualità del servizio erogato, superando il criterio storico con risorse incrementali, al fine di consolidare nel tempo un servizio di qualità;
- procedere al rinnovo del contratto collettivo nazionale di lavoro del trasporto pubblico locale per elevare la qualità del lavoro, la sicurezza delle persone e i livelli retributivi anche per contrastare la sempre più emergenziale carenza di personale che mette a rischio la qualità e quantità dei servizi;
- sostenere le misure volte a proseguire con sempre maggiore rapidità il rinnovo dei mezzi più vetusti con quelli più sicuri e ambientalmente sostenibili, la digitalizzazione e l'innovazione tecnologica;
- incrementare il livello qualitativo dei servizi erogati e la sicurezza per sottrarre persone al traffico privato offrendo migliori condizioni di accessibilità per tutti, anche e soprattutto con riferimento alle persone a mobilità ridotta.

Questi sono gli obiettivi incombenti e indispensabili da perseguire, per il rilancio del settore nel suo complesso nell'interesse dei lavoratori, dei cittadini e del Paese che evidenziano la necessità, da parte del Governo, della Politica, delle Istituzioni interessate, di interventi immediati atti a sostenere concretamente il trasporto pubblico locale.

In conclusione, alla luce del quadro delineato ed in considerazione delle criticità che sono divenute caratteristica non contingente, ma strutturale, le Organizzazioni Sindacali ritengono di vitale importanza per la sostenibilità e la sopravvivenza del Trasporto Pubblico Locale, la creazione di un'architettura complessiva che riesca a tenere insieme avanzamenti di natura normativa/contrattuale, interventi di natura economica e prospettive di natura sociale collettive e individuali, attraverso una riforma connotata da elementi di semplificazione ed armonizzazione normativa, l'incremento delle risorse dedicate al settore e una nuova visione realmente contestualizzata con le reali necessità di lavoratori e cittadinanza.

*Roma, 29 ottobre 2024*