



OR.S.A.

Organizzazione Sindacati Autonomi e di base

SETTORE TRASPORTI

SEGRETERIA GENERALE

00185 Roma, Via Magenta n.13 - Tel.06/4456789 - Fax 06/44104333

Sito internet: www.sindacatoorsa.it

E-mail: sg.orsatrasporti@sindacatoorsa.it

Allegato I (uno) alla nota prot. n° 37/S.G./OR.S.A. Trasporti del 25.07.'14

Autorità di Regolazione dei Trasporti – Delibera n.46/2014

Documento di consultazione sulle questioni regolatorie relative alla assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale

Osservazioni OR.S.A. – TRASPORTI

1. GLI AMBITI DI SERVIZIO PUBBLICO

1.1 Acquisizione preliminare di informazioni

Q. 1.2 Si chiedono osservazioni motivate in ordine ad ulteriori temi ritenuti pertinenti e di interesse con riferimento alla definizione degli ambiti di servizio pubblico e alle relative modalità di finanziamento.

Partendo dall'assunto che il numero degli attuali bacini del TPL in Italia sono tre volte quelli tedeschi ed addirittura 7 volte quelli spagnoli risulta viepiù necessario definire, oltre ai costi standard, anche il bacino di traffico ottimale che, tra l'altro, stimoli aggregazioni virtuose tra le Aziende.

Altro aspetto da porre sotto la lente d'ingrandimento è l'opportunità – o meno – di individuare bacini multimodali che consentano il ricorso a procedure concorsuali di evidenza pubblica che riguardino gestioni totalmente integrate di gomma, ferro e acqua, svolte da un soggetto unico avente la natura di società per azioni.

Su questi aspetti Sindacato ritiene che il bacino di programmazione ed il bacino di traffico ottimale da porre a gara per il trasporto ferroviario non possa che essere a lotto unico ed in ambito regionale. Le motivazioni attengono principalmente alla necessità di offrire un servizio che eviti le rotture di carico, ottimizzi un servizio che per sua natura ha valenza interprovinciale (se non in molti casi interregionale), contemperisca anche aspetti sociali e di diritto alla mobilità per le aree a minor urbanizzazione (zone montane e rurali). L'opzione su più lotti, invece, farebbe venir meno tali caratteristiche esponendo l'Ente affidante a costi crescenti per garantire la mobilità nelle aree periferiche della Regione, a scarsa o nulla sostenibilità economica.

Per il trasporto pubblico su gomma la Provincia rappresenta il bacino ottimale di traffico anche prendendo atto dello stato attuale della mobilità di studenti e lavoratori.

Per i servizi di continuità territoriale (marittimi, da e per le isole) il bacino di programmazione e di gara non può che essere quello interregionale interessato a garantire i servizi frontalieri o quello di ambito regionale su specifica programmazione dell'Ente affidante.

In sede di programmazione, inoltre, l'Ente affidante dovrà predisporre un piano della mobilità del TPL che utilizzi il principio della "gabbia toracica" con il treno nella funzione di "sterno" attraente e l'autobus costola di affluenza e defluenza dei passeggeri. Questo con particolare riferimento alle fasce orarie di maggior utilizzo del mezzo pubblico, soprattutto in entrata ed uscita dalle grandi città.

Sul tema dell'integrazione modale e tariffaria si ritiene che questa possa essere raggiunta anche in presenza di bandi di gara a bacini variabili (ferro-gomma-acqua) sempre che si privilegi, già in fase di programmazione dei servizi, la multimodalità lavorando sulle minori rotture di carico possibili ed evitando parallelismi e sovrapposizioni di servizi.

2. IL BANDO DI GARA

2.1 I tempi delle procedure di gara

Q.2.1 Si chiedono osservazioni motivate in ordine al termine per la pre-informazione.

Si condividono le perplessità dell'Autorità sulla ristrettezza dei tempi di gara (12 mesi) soprattutto nelle "....gare ad oggetto complesso e nel settore ferroviario..." , anche alla luce della volontà espressa dalla stessa ART di evitare condizioni discriminatorie nell'accesso al mercato soprattutto a causa della mancata disponibilità del materiale rotabile già al momento della gara.

Per le ragioni su esposte si ritiene che il periodo tra la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale e l'indizione della gara non debba essere inferiore a 24-30 mesi, tempo necessario ai partecipanti per entrare in possesso del materiale rotabile.

2.3 Le informazioni da mettere a disposizione dei partecipanti alla gara

Tabella 1. – Informazioni da mettere a disposizione dei partecipanti alle gare

Q. 2.3.1 Si ritiene l'elenco dei campi informativi di cui alla tabella 1 relativo alle informazioni da mettere a disposizione dei partecipanti alle gare esaustivo? Quali ulteriori dati o informazioni andrebbero considerati?

Partendo dal presupposto che il servizio di trasporto pubblico messo a gara da parte dell'Ente affidante non potrà in alcun caso essere complessivamente inferiore al livello attualmente erogato risultano mancanti, tra le informazioni determinanti ai fini della predisposizione dell'offerta, le questioni legate agli aspetti occupazionali, economici e normativi del personale, soprattutto nei casi di passaggio da Impresa cedente ad Impresa affidataria del servizio di TPL. Premesso quanto sopra, a nostro parere vanno dettagliate le seguenti informazioni:

- 1- Numero di addetti occupati in tutte le tipologie di contratto (a tempo indeterminato, determinato, part-time, apprendistato etc.) e mansioni svolte per singola attività lavorativa, ivi comprese eventuali inidoneità. Per il personale imbarcato su navi impiegate nei servizi di continuità territoriale il numero dei lavoratori occupati dovrà essere dato dalla somma dei Contratti in C.R.L. (Continuità del Rapporto di Lavoro) e dai marittimi in servizio alla data di indizione del bando di gara ed attinti dal turno generale e dal turno particolare
- 2- Tipologia del Contratto Nazionale e del Contratto aziendale applicato dal gestore cedente
- 3- Livelli retributivi disaggregati per profilo professionale, media delle competenze accessorie e dello straordinario prestato
- 4- Residenze di lavoro

2.5 Le certificazioni obbligatorie

Q. 2.5.1 Si chiedono osservazioni motivate in ordine alla possibilità che il certificato di sicurezza, le certificazioni in materia di qualità aziendale, salute dei lavoratori e ambientale possano essere presentate dopo l'aggiudicazione.

Le certificazioni di cui sopra, vista l'importanza delle stesse in tema ambientale, di sicurezza e di salute dei lavoratori, devono essere possedute dall'Azienda che partecipa alla gara all'atto di presentazione dell'offerta. Il mancato possesso della certificazione ne inibisce la partecipazione.

2.6 I criteri di aggiudicazione ed attribuzione dei punteggi

Q. 2.6.1 Si richiedono osservazioni motivate in ordine alla valorizzazione dei requisiti attinenti alla disponibilità di materiale rotabile.

Si ritiene che la disponibilità del materiale rotabile, la sua tipologia e l'anzianità di servizio siano fattori rilevanti in sede di valutazione, al pari degli investimenti che l'Azienda partecipante intende porre in essere nella vigenza del Contratto di servizio al fine, soprattutto, del miglioramento del proprio parco rotabili.

Q. 2.6.2 Quali sono le condizioni e le modalità di applicazione delle clausole sociali più adeguate ad assicurarne un impatto sostenibile sulla competitività ed i costi del servizio? Si ritiene utile definirne un periodo limitato di validità?

Si ribadisce che la messa a gara di un servizio così importante per la collettività, ma altrettanto delicato per le implicazioni legate alla sicurezza di viaggiatori e lavoratori, non può e non deve caratterizzarsi per una concorrenza basata sull'abbattimento delle tutele, dei diritti e del salario dei lavoratori.

Se "...assicurare l'equilibrio rispetto all'obiettivo di favorire la contendibilità della gara e di contenere gli oneri del servizio per la collettività." significa incidere, esasperandoli, sui livelli di produttività pro-capite o aumentare a dismisura – e soprattutto senza regole – i livelli prestazionali degli addetti (orario, mansioni, flessibilità, polifunzionalità) il Sindacato non può che ritenere tale strada del tutto impercorribile.

Viceversa, la garanzia sull'esigibilità dell'applicazione delle clausole

- **sociale** – intendendo il trasferimento di tutto il personale dal gestore cedente al subentrante ed il mantenimento dei livelli occupazionali in essere alla data di aggiudicazione del servizio – e
- **contrattuale** – garanzia della continuità di applicazione, sino a nuovo accordo con le Organizzazioni Sindacali, dei Contratti Nazionale ed Aziendale in essere alla data del subentro –

rappresentano elementi imprescindibili nella verifica dei criteri di aggiudicazione. La mancanza di garanzie nell'applicazione delle Clausole Sociale e Contrattuale deve risultare elemento di esclusione dalla partecipazione alla gara. Altrettanto dicasi nel caso di mancato adempimento a tali obblighi in corso di espletamento del Contratto di Servizio con un regime sanzionatorio che arrivi a prevedere, nei casi più gravi, la rescissione del Contratto.

Per quanto riguarda al periodo di validità delle clausole in parola, queste debbono rimanere in vigore sino a nuovo accordo con le Organizzazioni Sindacali per il rinnovo, rispettivamente, del CCNL di Categoria e del Contratto aziendale.

2.10 Le cauzioni e le garanzie

Q. 2.10 Si chiedono osservazioni motivate in ordine alla misura e modalità di prestazione delle garanzie.

Si solleva la stringente necessità che gli operatori che intendono partecipare alle gare del TPL siano sottoposti ad un attento vaglio preliminare sulla solvibilità d'Impresa. A tal proposito ricordiamo la denuncia avanzata dal Sindacato – per altro fatta propria nella relazione annuale della stessa Commissione di Garanzia dell'attuazione della Legge sullo sciopero nei servizi pubblici essenziali – di casi nei quali Imprese consorziate hanno vantato, per loro stessa dichiarazione, capitali che a seguito del conferimento del servizio non sono risultati effettivamente disponibili, dando così luogo a gravi condizioni di inadempimento e di conflitto.

Pertanto, anche con il fine di incentivare aggregazioni di Imprese (nel TPL sono oltre 1100) irrobustendone la capacità finanziaria, le cauzioni e le garanzie devono essere consone e rapportate al contratto di servizio posto a gara ed al suo arco temporale.

3. CRITERI PER LA NOMINA DELLE COMMISSIONI AGGIUDICATRICI

3.1 Conflitti di interesse e incompatibilità

Ci si sofferma su questo aspetto con il solo fine di segnalare, per quanto attiene alla “...applicazione del criterio di aggiudicazione fondato sulla offerta economicamente più vantaggiosa...” (nel quale, come correttamente evidenziato dall’Autorità “...le commissioni sono chiamate a valutare una pluralità di elementi e ad esercitare una ampia discrezionalità tecnica.”), la necessità che siano esplicitate in maniera precisa le condizioni ritenute più vantaggiose onde evitare che il peso dell’offerta a maggior ribasso risulti più rilevante della capacità imprenditoriale e della capacità di investimento, oltre ovviamente alle garanzie occupazionale e salariale per le maestranze.

4. SCHEMA DELLE CONVENZIONI

4.1 Contenuto minimo delle convenzioni

Q. 4.1.1 Si richiedono osservazioni motivate in ordine al precedente elenco dei contenuti obbligatori della convenzione.

Sull’elenco in oggetto intendiamo segnalare i punti

o) modalità di sub affidamento (ove previsto) – per evidenziare che gli eventuali sub affidi, oltre che percentualmente limitati come da legge, non possono riguardare attività già svolte dal gestore cedente, ma interessare solo ulteriori servizi che l’affidatario intende mettere in atto

v) ridefinizione dei rapporti con i lavoratori dipendenti e capitale investito in caso di forti discontinuità nella quantità di servizi richiesti nel periodo di validità del convenzione - tale ipotesi deve sottostare all’accordo con le Organizzazioni Sindacali, le RSU o R.S.A.

w) obbligo di applicazione dei contratti collettivi di lavoro per comparto sottoscritti dalle organizzazioni sindacali nazionali maggiormente rappresentative e dalle associazioni datoriali di categoria - l’obbligo deve essere esplicitamente esteso anche all’accordo aziendale di 2° livello e va ampliato agli aspetti legati alla clausola sociale come più sopra formulata.

4.8 Monitoraggio, rendicontazione e controlli

Q. 4.8.1 Si chiedono osservazioni motivate in ordine all’oggetto, agli strumenti ed alle forme di rendicontazione, monitoraggio e controllo.

Anche in questo caso rileviamo l’assenza, tra le informazioni che il gestore deve produrre all’Ente affidante, dell’andamento occupazionale dell’azienda e dei costi relativi al personale.

Sull’aspetto più generale degli strumenti per monitorare l’andamento quali-quantitativo del servizio erogato dall’affidatario il Sindacato chiede si possano prevedere osservatori paritetici con la partecipazione delle parti sociali e delle organizzazioni dei consumatori.