



# SCIOPERO GENERALE CGIL

## LE NOSTRE RAGIONI

### NEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

#### **A RISCHIO ALMENO IL 25% DEI SERVIZI**

La manovra correttiva comporta tagli al trasferimento da Regioni ed Enti locali alle aziende del TPL per almeno 2.500 milioni di euro nel biennio 2011-2012. Considerando un totale di poco meno di 5.000 milioni di euro che attualmente, a vario titolo, sono trasferiti al settore ogni anno, la manovra produce una riduzione media nazionale del 25%, notevolmente variabile, però, tra regione e regione e tra città e città. Già in questi giorni diverse amministrazioni regionali hanno stimato in oltre il 30% l'effetto della manovra sul TPL nei propri bilanci, mentre non è ancora possibile valutare l'effetto sui bilanci di Province e Comuni, che concorrono al finanziamento del TPL per 700 milioni l'anno (14% del totale), ma a loro volta subiscono obblighi per minori spese nel biennio 2011-2012 per un totale di 4.800 milioni di euro (4.000 i Comuni e 800 le Province).

#### **DIVIETO DI RICAPITALIZZAZIONE E INTERVENTI STRAORDINARI**

Le amministrazioni pubbliche che controllano società non quotate non possono più effettuare, a partire dal 2011 e per tutto il 2015, ricapitalizzazioni, aperture di credito, rilascio di garanzie e trasferimenti finanziari straordinari qualora tali società abbiano chiuso in perdita gli ultimi tre bilanci di esercizio oppure se, nello stesso periodo, hanno già fatto ricorso a riserve per ripianare perdite di esercizio annuale. Secondo la formulazione adottata dal decreto, non è ammessa alcuna deroga, fatto salvo il caso in cui le perdite di esercizio dell'ultimo triennio abbiano prodotto nello stesso periodo una riduzione di almeno il 33% del capitale sociale dell'azienda. Al divieto di intervento straordinario della proprietà pubblica si accompagna il rinvio ad un apposito DPCM che disciplinano le casistiche in cui sia salvaguardata, seppure transitoriamente, la continuità dei trasferimenti ordinari previsti per garantire gli obblighi di erogazione dei servizi.

#### **STOP AGLI INVESTIMENTI**

All'effetto prodotto dalla manovra a carico di Regioni, Province e Comuni, si sommano i possibili effetti del finanziamento di provvedimenti di spesa nazionali. A seconda degli orientamenti che assumeranno i Ministeri dell'Economia e di Infrastrutture e Trasporti per realizzare il risparmio a loro imputato di quasi 800 milioni di euro tra il 2011 e il 2013 sulle cosiddette "missioni di spesa" sui trasporti, potrebbero risultare cancellate la quasi totalità delle risorse destinate agli investimenti infrastrutturali e a quelli sul parco mezzi. Inoltre, il decreto prevede un apposito DM con il quale saranno individuati i mutui da revocare accesi presso la Cassa Depositi e Prestiti entro il 2006 da amministrazioni, enti ed aziende pubblici ma non ancora interamente erogati, oppure per i quali non siano stati sottoscritti i contratti di appalto dei lavori. L'effetto di quest'ultimo intervento non è ancora valutabile per il TPL, ma può coinvolgere numerosi interventi decisi in questi anni dalle amministrazioni locali.

#### **VIA LIBERA A TERZIARIZZAZIONI E SUB-AFFIDAMENTI**

Anche le aziende pubbliche di TPL rientrano nei vincoli di turn-over previsti dal decreto per il quinquennio 2011-2015. Si tratta del divieto di effettuare dal 2011 al 2013 assunzioni a tempo indeterminato eccedenti il 20% dei rapporti cessati nell'anno precedente, limite che sale al 50% nel

2014 e al 100% nel 2015. In molte aziende tali vincoli, che si applicheranno a tutte le aziende indipendentemente dalle loro condizioni di bilancio ed esigenze produttive, spianeranno la strada alla terziarizzazione in appalto di attività e al massiccio sub –affidamento dei servizi.

### **OCCUPAZIONE: MAI COME STAVOLTA, RISCHI CONCRETI**

Vincoli al turn-over nel pubblico e possibile riduzione drastica dei servizi determinano effetti senza precedenti anche per la tutela dell'occupazione nelle aziende pubbliche e private del TPL. Non è un caso che le associazioni datoriali del settore abbiano già minacciato riduzioni di organico e, addirittura, licenziamenti collettivi che, se attuati, colpirebbero in primo luogo i giovani assunti negli ultimi anni con le tante forme del lavoro atipico e precario.

### **TAGLI BEN OLTRE GLI SPRECHI...**

L'entità dei tagli previsti dalla manovra collettiva va ben al di là degli ingenti sprechi che, in misura crescente, sono stati determinati nel TPL da management aziendali ed amministrazioni locali disattente o, peggio, irresponsabili. Con la sua "zavorra" di consigli di amministrazione, gruppi dirigenti, consulenze e forniture, il sistema pubblico totalizza attualmente oltre 200 aziende, alle quali si aggiungono, con la loro ulteriore dote di costi e di diseconomie, 600 aziende cosiddette "private" ed altre 400 artigiani, familiari e cooperativistiche.

### **VERSO LE GARE O LA PRIVATIZZAZIONE**

L'art. 15 del "decreto Ronchi", legge dello Stato dello scorso novembre, impone sul TPL obblighi vincolanti per le amministrazioni locali e regionali. Già a partire dal 2010 e, a seconda delle diverse casistiche in essere, entro il 2011 ed entro il 2012, tutto il settore dovrà avere assegnazioni del servizio attraverso le gare, oppure dovranno essere drasticamente incrementate le quote di partecipazione privata alla proprietà delle aziende pubbliche. Tali obblighi, adesso combinati con gli effetti della manovra correttiva, mettono gran parte del settore davanti a due strade entrambe insostenibili. La prima è rappresentata da gare con minori servizi, minori corrispettivi e maggiori sub affidamenti. La seconda è rappresentata dalla svendita a privati delle aziende pubbliche in maggiori difficoltà finanziarie e per le quali le proprietà pubbliche avranno il divieto di effettuare interventi straordinari di sostegno. In conseguenza a ciò, inoltre, tre certezze: aumenti, anche consistenti, delle tariffe; peggioramento del servizio; condizioni di lavoro peggiori e più precarie.

### **UNA MANOVRA INSOSTENIBILE PER UTENZA, AMBIENTE E LAVORO**

Aumenti delle tariffe e peggioramento del servizio avranno, in queste condizioni, un effetto insostenibile per il servizio rivolto all'utenza delle fasce sociali più deboli e non potrà rispondere nemmeno alla domanda che chiede maggiore qualità. Molto alti, mai concreti come stavolta, si profilano i rischi per il TPL sul versante dell'occupazione e sulla dequalificazione del lavoro che sarà prodotta da terziarizzazioni e sub-affidamenti. Infine, il depotenziamento del servizio e degli investimenti nella mobilità collettiva determinerà un insostenibile impatto in termini ambientali, soprattutto nelle aree metropolitane ed urbane del Paese.

**PER DIRE NO A QUESTA MANOVRA  
ADERIAMO  
ALLO SCIOPERO GENERALE CGIL**

**CGIL**



**Tutto sulle nostre spalle? NO**

[www.cgil.it](http://www.cgil.it)