



Federazione Regionale USB Veneto

---

## FUSIONE APS BUSITALIA ....PESSIMO ACCORDO!!!



Padova, 24/03/2014

### PREMESSO CHE

Con l'Art. 4 la Legge Regionale n.25 del 30 ottobre 1998 **suddivide** i Servizi di trasporto programmati e servizi autorizzati in:

- a) servizi minimi qualitativamente e quantitativamente sufficienti a soddisfare la domanda di mobilità dei cittadini, i cui costi sono a carico della Regione Veneto, definiti secondo la procedura prevista dall'art. 20;
- b) servizi aggiuntivi istituiti da province, comuni e comunità montane nell'ambito dell'unità di rete in aggiunta a quelli minimi con oneri a carico dei bilanci degli enti stessi.

Con l'Art. 7 la Regione **individua** i servizi minimi, nonché i criteri e le modalità per l'espletamento dei servizi di trasporto pubblico locale nei territori a domanda debole;

**stabilisce** le tariffe dei servizi minimi anche allo scopo di realizzare l'integrazione tariffaria tra le diverse modalità di trasporto; **provvede** alla ripartizione le risorse finanziarie disponibili per l'esercizio delle funzioni delegate agli enti locali medesimi; **approva** un capitolato generale per l'espletamento delle procedure concorsuali relative all'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale; **assegna ed eroga** le risorse finanziarie in relazione ai servizi minimi;

Con l'Art.9 la Regione **conferisce** ai comuni le funzioni amministrative riguardanti: **a)** i servizi urbani; **b)** le procedure concorsuali per l'affidamento dei servizi urbani; **c)** la stipula dei contratti di servizio relativi ai servizi urbani minimi; **d)** la predisposizione dei piani del trasporto pubblico urbano, al fine di assicurare un adeguato livello di mobilità nell'ambito del territorio comunale sulla base degli indirizzi forniti dalla Giunta regionale; **i)** l'istituzione di eventuali servizi di trasporto aggiuntivi, con oneri finanziari a carico dei propri bilanci stipulando i relativi contratti di servizio; **l)** la determinazione delle tariffe dei servizi aggiuntivi;

Con l'Art. 20 la Regione, d'intesa con le province ed i comuni, **determina** il livello dei servizi minimi del trasporto pubblico locale con oneri a carico del bilancio regionale sono individuati sulla base di esigenze di mobilità, tenendo conto: **b)** del pendolarismo scolastico e lavorativo; **c)** della fruibilità dei servizi da parte degli utenti per l'accesso ai vari servizi amministrativi, socio sanitari e culturali; **d)** della necessità di ridurre la congestione e l'inquinamento; della necessità di trasporto delle persone con ridotta capacità motoria;

**E' OPPORTUNO CHE** la **Giunta Comunale di Padova**, prima di svendere l'azienda di Trasporto Pubblico APS a BUSITALIA con gli obiettivi dichiarati di sanare il Rosso di Bilancio di circa 2.500.000 € e la riduzione di circa 1.800.000 Km. di servizio "razionalizzando" ed "integrando" i servizi che attualmente si "sovrapporrebbero", forniti da APS e Busitalia, **ESPLICITI:**

A CHE TIPO DI SERVIZIO CORRISPONDE IL TAGLIO "razionalizzazione" DI QUESTI 1.800.000 Km. E SE IL BUCO DI 2.500.000 € CIRCA SIA EFFETTIVAMENTE ed ESCLUSIVAMENTE DOVUTO AI TAGLI DEI CONTRIBUTI REGIONALI DAL 2010 AD OGGI ..... (TAGLI CHE PRESUMIBILMENTE AVREBBERO DOVUTO INTERESSARE ANCHE BUSITALIA PER LA PARTE DI SERVIZI FORNITI SINO AD OGGI SIAN IN PROVINCIA DI PADOVA, CHE DI ROVIGO, VENEZIA ECC) O AD ALTRI FATTORI... come l'esercizio, ad esempio il servizio del tram che costa alla collettività 4/5 volte il costo degli autobus, anche a conseguenza del tipo di tram che corre con ruote di gomma e non di ferro ed è particolarmente molto più energivore;

Che interventi ha predisposto per aumentare la velocità commerciale dei mezzi, visto che ad un aumento della velocità commerciale di 1 Km corrisponde un recupero di circa 2,1 milioni di €.

Detto questo, ad esempio, va detto in maniera chiara che è possibile rinnovare l'affidamento in House, del servizio, fino al 2019, quindi avendo davanti vari anni utili per operare con interventi di efficientamento e potenziamento del servizio per puntare a spostare, favorire, incentivare sempre la popolazione verso l'uso del mezzo pubblico per il rilancio di una mobilità sostenibile .

Giustificazione e argomentazioni tipo.... "o si fa la fusione con BUSITALIA o APS non potrà partecipare alle future gare" sono motivazioni che strumentalizzano un dato di fatto inoppugnabile allo stato attuale non c'è in Italia una sola azienda che possa pensare di vincere le future gare se non accettando passivamente che le future gare verranno fatte al massimo ribasso. Ricordiamo che le regole per le future gare le deve definire la Regione di concerto con gli enti locali, non una entità che arriva da Marte.

Giustificare tale operazione affermando che BUSITALIA a seguito della fusione porterà fondi freschi per sanare i buchi creati dai tagli della Regione perchè è una azienda del Gruppo delle Ferrovie dello Stato e perchè le Ferrovie sono di proprietà del Ministero del Tesoro significa una affermazione incomprensibile in quanto a questo punto è più sensato, se fosse così, esigere che tutto il TPL diventi proprietà del Ministero del Tesoro ma i Governi passati e quello attuale parlano di dismettere i gioielli di famiglia come le POSTE e di dismettere tutte le partecipate. Quindi non regge la teoria che BUSITALIA è la cassaforte che sana i debiti!

Infatti il Commissario Straordinario per la Revisione della Spesa Pubblica *Carlo Cottarelli* ha quale obiettivo quello di condurre la Revisione di Spesa delle Amministrazioni Pubbliche e delle **società controllate, TPL** per il periodo 2014-16. Il fine di queste iniziative, come quella che sta cercando di concludere la Giunta Comunale di Padova, è di fornire servizi pubblici, di alta valenza sociale al più basso costo possibile.

**Questo per quanto riguarda il servizio e la mobilità per i cittadini. Rispetto al futuro dei dipendenti di APS va detto che BUSITALIA sta sottoscrivendo un accordo, di secondo livello, nazionale che intende, per il prossimo futuro, metterlo in alternativa al CCNL degli autoferrotranvieri.**

**Pensare, quindi, di accettare la fusione APS/BUSITALIA governando il processo per tutelare i lavoratori, il loro salario, il loro posto di lavoro senza prestare attenzione a cosa fa e come opera BUSITALIA anche nelle varie regioni italiane è fuorviante.**

**A Firenze BUSITALIA ha il 70% della proprietà e ha disdetto unilateralmente gli accordi aziendali di ATAF in risposta a mesi di trattative sindacali..**

**In Umbria la mobilità non è più ufficialmente in mano ai soci pubblici della Regione e Mazzoncini ha chiarito che** «I livelli occupazionali saranno garantiti, così come i salari». Per quanto riguarda la contrattazione di secondo livello invece questa «dovrà essere ridiscussa e intendiamo prendere come modello quanto è previsto dal contratto nazionale». Insomma, al di là di quanto siglato poche ore prima l'intenzione pare essere quella di rivedere la contrattazione aziendale in toto, con annesso aumento di 30 minuti dell'orario lavorativo, che passa così da 38 ore e mezzo a 39. **Ancora ha affermato** «Non si può più ragionare in termini di chilometri, i servizi verranno svolti sulla base dell'utenza. Il modello attuale non è più sostenibile e non garantisce qualità». **In barba ai dettami delle leggi regionali come quella del Veneto BUSITALIA in altre realtà afferma: Corse e tariffe.** La prospettiva potrebbe essere quella di non far viaggiare più i bus lungo quelle strade dove non ci sono passeggeri a sufficienza, e di potenziare quelle dove invece c'è il pienone. Mazzoncini non scarta neanche l'ipotesi di un aumento tariffario. Occorre un patto con gli utenti (leggi con gli enti locali ndr): se il servizio sarà migliorato, un ritocco alle tariffe non sarà di certo un problema».

Di fatto la fusione APS/BUSITALIA se portata a compimento presenterà il conto per intero ai lavoratori e ai cittadini!!!!

**NO!! ALLA FUSIONE APS BUSITALIA!!**

**SI AL POTENZIAMENTO ED EFFICIENTAMENTO DEL SERVIZIO DI TPL!!**

