



Roma Capitale

FINANZIAMENTO DI CIRCA 100 MILIONI € L' ANNO
FINO AL 2018
PER LA GESTIONE DELLA RETE PERIFERICA
DI TPL SU GOMMA



Consorzio di aziende di Tpl e noleggio composto da

Umbria Mobilità (il gruppo regionale umbro di TPL)
COTRI (Consorzio fra Società di Noleggio e TPL del Lazio)
VT MAROZZI (Società di Trasporto Pubblico del Gruppo Vinella)

Data la commistione tra attività pubblica e privata del consorzio potrebbe prospettarsi la possibilità che **i soldi destinati per il tpl di Roma, finanzino invece altre attività strategiche per l' azienda.**

E' necessario quindi



**OBBLIGARLE ROMA TPL SCARL
A UTILIZZARE
UNA CONTABILITA' SEPARATA
PER CENTRI DI COSTO**



QUALITA' E SICUREZZA DEL SERVIZIO

La farraginoso organizzazione societaria del consorzio ha evidenziato notevoli criticità da parte dell' Ente appaltante nella verifica degli standard qualitativi e nell' esatto adempimento, da parte di tutte le aziende del consorzio, del contratto di servizio.
Per superare questa anomalia è utile

**FAVORIRE LA TRASFORMAZIONE
DELLA S.C.a.R.L.
IN UNA S.p.A.**

**COINVOLGERE
LE ASSOCIAZIONI DEGLI UTENTI
NELLA VERIFICA QUALITATIVA
DEL SERVIZIO**

L' opera di razionalizzazione del servizio di tpl messo in pratica dal Comune di Roma ha visto una riduzione del servizio con conseguenze possibili su un taglio dei livelli occupazionali. Per consentire ad un lavoratore, che per motivi economici organizzativi sia stato messo in uscita da un'azienda del settore che opera nel territorio laziale, di avere la prelazione di assunzione in tutte le aziende che esercitano tpl all'interno della Regione Lazio si può

**ISTITUIRE UN BACINO REGIONALE
PER I LAVORATORI DEL SETTORE
NON PIU' OPERATIVI PER MOTIVI
ECONOMICO ORGANIZZATIVI**

Per affrontare in maniera macroscopica le tematiche relative ad una migliore offerta, che tuteli lavoratori e utenti del tpl, è urgente
**AVVIARE TAVOLI DI CONFRONTO
PER LA SICUREZZA A BORDO
E PER LA RAZIONALIZZAZIONE
DEL SERVIZIO**

PROPOSTE PER IL MIGLIORAMENTO DEL SERVIZIO

LA SITUAZIONE ATTUALE

La Roma tpl S.c.ar.l. è una società consortile che dal 2000, con il nome di Ati Sita e poi Tevere Tpl, gestisce una parte del trasporto pubblico locale di Roma. L'azienda è costituita con un capitale sociale di 30 milioni di euro e affidataria di un appalto di 800 milioni di euro per 8 anni, con scadenza 2018, pari ad un valore di 25 milioni di Km all'anno e al 20% del servizio complessivo su gomma, in gran parte quello periferico. In qualità di società consortile è costituita da Marozzi, Umbria Mobilità e Co.Tr.I.: quest'ultimo è un consorzio nell'ambito del quale sono presenti nove aziende con un migliaio di dipendenti. Complessivamente sono circa 2.000 i lavoratori di tutto il consorzio Roma tpl.

Il Circolo PD Roma tpl intende concentrarsi sulle politiche della mobilità inerenti il lotto esternalizzato fornendo elementi utili alla realizzazione di un nuovo programma che sia discusso all'interno del PD su questi temi:

- * Verifica sul corretto uso dei fondi pubblici destinati al tpl da parte delle aziende private del consorzio Roma tpl;
- * raggiungimento di obiettivi quali il miglioramento della qualità del servizio erogato;
- * sicurezza per i conducenti e per gli utenti.
- * bacino unico di ingresso lavoro.

Il primo punto riguarda la gestione delle risorse pubbliche: in generale le aziende private del tpl sono numericamente prevalenti rispetto a quelle a partecipazione pubblica, hanno dimensioni molto ridotte, ed effettuano anche altri servizi, quali ad esempio il noleggio o servizi di tpl fuori dal Comune di Roma Capitale. Tale diffusa prassi rischia che si determini una commistione tra attività pubblica e privata della stessa azienda, con prospettazioni contabili uniche ed indifferenziate e con estensione impropria dei benefici derivanti dallo svolgimento del servizio pubblico, senza considerare la possibilità che le risorse trasferite per l'espletamento del servizio subiscano un parziale mutamento di destinazione per finanziare altre attività strategiche per l'azienda. In breve i soldi pubblici stanziati per il tpl potrebbero essere dirottati in altre attività che nulla hanno a che fare con l'attività pubblica.

Il problema potrà essere superato quando sarà utilizzata una contabilità separata per centri di costo, che possa evidenziare i costi e le entrate relative a ciascuna tipologia di servizio.

Il secondo punto è di stretta attualità con il primo, poiché i due sono collegati da un unico obiettivo, che è quello di migliorare l'efficienza e la qualità del servizio, fattore quest'ultimo che dovrebbe essere comune a tutte le aziende del trasporto pubblico. Dall'esplosione dei problemi economici di questi ultimi anni è emersa in realtà una certezza e cioè che la prima regola dell'imprenditore è il profitto, senza il quale non è incentivato a fare impresa. Per raggiungere questo obiettivo le aziende più piccole, in un clima di forte incertezza economica, sono maggiormente propense a tagliare il costo del lavoro e quello relativo alla qualità e alla sicurezza: i disagi creati alla collettività sono stati ingenti sia per l'elevato numero di ore di scioperi, sia per la negligenza di alcune aziende del consorzio colpevoli di non aver rifornito le vetture per il tpl di gasolio, avendo preferito dare priorità ai bus da noleggio (probabilmente più redditizi): quindi la qualità percepita del servizio pubblico di trasporto erogato da alcune aziende del consorzio di Roma tpl risulta essere totalmente inadeguata e non riesce a produrre quell'accelerazione positiva necessaria per assicurare una maggiore forza di penetrazione della mobilità collettiva.

E' necessario quindi favorire una politica di accorpamento e di fusione della S.c.a.r.l. in una S.p.A.:

questa sarebbe più conforme a garantire che lo svolgimento e la qualità del servizio siano adeguati al conseguimento degli standard previsti dal contratto di servizio.

Inoltre nella Carta dei Servizi si dovrebbero inserire elementi incentivanti e/o sanzionatori per la implementazione del monitoraggio e dei controlli, per il coinvolgimento di difensori civici nella verifica qualitativa dei servizi.

La riorganizzazione del trasporto pubblico locale, deve inoltre prevedere l'ottimizzazione degli spostamenti effettuati dalle vetture, in uscita e alla rientrata nelle rimesse in fuori servizio, così da ridurre al minimo le distanze tra capolinea e deposito. Ciò potrà garantire un minor impatto ambientale e un minore spreco di carburante.

Quindi la prospettiva di promuovere un ciclo virtuoso di sviluppo della mobilità urbana sostenibile, in particolare nella componente del trasporto collettivo, deve essere puntellata da un impegno coerente alla verifica del miglioramento delle prestazioni qualitative.

Il terzo punto è inerente la sicurezza del servizio, dove spesso le vittime sono i viaggiatori e i dipendenti delle aziende. Un viaggio con i mezzi di trasporto pubblici non deve essere solo confortevole e affidabile, ma anche e soprattutto sicuro. Il sistema "trasporto pubblico" deve pertanto funzionare in modo affidabile e i rischi individuabili devono essere evitati o ridotti.

Il trasporto pubblico locale è purtroppo palcoscenico di eventi di violenza, aggressioni fisiche e verbali nei confronti dei lavoratori che operano nel settore. Innumerevoli sono gli avvenimenti che dimostrano la grave e non più sostenibile situazione in cui oggi è obbligato a lavorare il conducente di autobus.

Tanti, troppi sono gli esempi che dimostrano l'insufficienza dei dispositivi di sicurezza adottati per tutelare il lavoratore. La Roma tpl scarl nel nuovo parco vetture (non ancora completo!) ha in dotazione una cabina autista chiusa da una struttura di metallo e vetro, quest'ultimo semplice vetro frangibile che invece di schermare e mettere in sicurezza, aumenta la pericolosità di un'aggressione vista la fragilità del vetro che se colpito s'infrange e spesso diventa la causa delle lesioni.

La grave esposizione dei conducenti potrebbe essere limitata dalla sostituzione dei cristalli con vetri antisfondamento, anche se la soluzione più opportuna sarebbe quella di rendere il posto guida inaccessibile dall'interno, come accade nei nuovi autobus in dotazione ad ATAC.

La problematica legata alle continue aggressioni però deve essere supportata necessariamente, da un'attività educativa al rispetto e alla salvaguardia del mezzo pubblico e di chi lo rende fruibile.

Propedeutico e educativo per l'utenza sarebbe predisporre e incentivare la presenza di personale di controllo ticket non solo nelle ore diurne ma anche nelle ore serali e notturne, senza trascurare la periferia.

Quarto punto: In data 09/05/2014, all'indomani della razionalizzazione del servizio da parte di Roma Capitale, che ha comportato un taglio del 10% dei KM/annui per Atac e Roma tpl scarl, quest'ultima attiva le procedure di licenziamento collettivo (223/91) per 338 dipendenti, cui ha fatto seguito il giorno 22/07/2014 un contratto di solidarietà stipulato tra FILT CGIL, CISL, UIL, UGL, FAISA-CISAL, e l'azienda stessa, con validità di un anno. Per estendere il sistema di tutele per i lavoratori di questo settore, si potrebbe valutare l'istituzione di un bacino unico regionale costituito da dipendenti che per motivi economici organizzativi siano stati messi in uscita da aziende del settore che operano nel territorio laziale. In questo modo al lavoratore potrebbe essere consentito di avere la prelazione di assunzione in tutte le aziende che esercitano tpl all'interno della Regione Lazio.

Si ritiene che le idee e gli argomenti di discussione volte a nobilitare e migliorare il tpl Romano e Laziale debbano essere affrontati in maniera macroscopica, avendo una visione più regionale. Detto ciò risulta necessario aprire un tavolo di discussione con tutti i soggetti interessati per discutere delle forme e delle modalità di miglioramento del sistema di tpl di Roma Capitale.