

REGIONALE

SARDEGNA

**DOCUMENTO DEL COMITATO ESECUTIVO DELLA FIT-CISL SARDEGNA**

Aderente a: International Transport Workers' Federation "I.T.F." - European Transport Federation "E.T.F." - C.E.S."  
**SULL'ASSEGNAZIONE DEI SERVIZI DI TRASPORTO**

Il Comitato Esecutivo della FIT-CISL Sardegna, in relazione alla diffusione di notizie riguardanti la posizione della FIT-CISL circa la nuova disciplina introdotta dall'art.25 della legge n.27/2012, conseguenti all'incontro convocato dall'ARST il 27 aprile 2012, al fine di offrire il proprio contributo al dibattito in corso, ritiene necessario ribadire la posizione della Federazione dei Trasporti della CISL.

L'art.4 della legge 148/2011 come modificato dalla legge 27/2012, ponendo precise scadenze sull'affidamento del servizio di trasporto, previa definizione degli "ambiti o bacini territoriali ottimali", mediante procedure ad evidenza pubblica (bando di gara europeo), al fine di realizzare una gestione concorrenziale dei servizi pubblici locali di rilevanza economica, con l'obiettivo di liberalizzare tutte le attività economiche, consente l'assegnazione del servizio **in house** in deroga per la durata di un triennio a favore di un'unica società **per ambito o per bacino territoriale**, costituita attraverso l'integrazione operativa dei precedenti gestori. Prevede, inoltre, che tale liberalizzazione dovrà realizzarsi compatibilmente con le caratteristiche di universalità e accessibilità del servizio e di limitare, "negli altri casi, l'attribuzione di diritti di esclusiva alle ipotesi in cui, in base ad una analisi di mercato, la libera iniziativa economica privata non risulti idonea a garantire un servizio rispondente ai bisogni della comunità." In questo caso, per la stessa legge, l'Ente locale (la RAS) dovrà redigere un'apposita Delibera Quadro dove vengono specificate e motivate le cause dove la libera iniziativa economica privata (gara) non sia idonea a garantire un servizio rispondente ai bisogni della Comunità. Nel contesto Sardo vi sono evidenti motivazioni ( scarsissima densità abitativa rispetto alla vastità del territorio, l'insularità, la continuità territoriale interna, il degrado sociale determinato dalla chiusura delle attività produttive, ecc.), per valutare la possibilità dell'adozione di una Delibera Quadro da trasmettere all'Autorità garante della concorrenza e del mercato.

A riguardo, il Comitato Esecutivo, denuncia il ritardo, se non la latitanza, del governo Regionale, più volte sollecitato a convocare una conferenza di servizi con tutti gli attori, titolari di concessioni di trasporto e i comuni proprietari delle aziende di trasporto, per definire:

- 1) Se l'applicazione delle norme sulla liberalizzazione dei servizi di TPL, considerata la specificità sopra richiamata, sia la più idonea a garantire un servizio rispondente ai bisogni dei cittadini;
- 2) Se intende avere in Sardegna uno o più ambiti o bacini territoriali omogenei;
- 3) In caso di assegnazione ad **azienda in house**, quali forme giuridiche e quali modalità ritiene di dover adottare per perseguire l'aggregazione dei gestori concessionari di servizio di trasporto.

**REGIONALE**

**SARDEGNA**

Il Comitato Esecutivo, ritenendo suo compito principale la difesa dei diritti dei lavoratori tutti, pubblici e privati, e la difesa del diritto dei Sardi alla mobilità, non intende entrare nel merito dell'assetto giuridico che possa meglio rispondere a tali esigenze, ciò nondimeno intende affermare che, qualsiasi soluzione la politica regionale vorrà adottare, debba reggersi su quattro pilastri che la FIT-CISL non ritiene negoziabili e farà quanto è nelle sue possibilità perché vengano garantiti:

- 1) Il mantenimento dei livelli occupazionali di tutte le aziende concessionarie di servizio di trasporto delle persone, garantendo l'applicazione del CCNL, i livelli retributivi in essere al momento del passaggio all'azienda in house, nonché gli accordi di secondo livello sottoscritti con l'azienda di provenienza ;
- 2) L'affidamento del governo e della gestione operativa dell'attività di trasporto con strutture locali operativamente autonome in grado di interloquire e dare con immediatezza risposta ai bisogni del territorio in cui opera.
- 3) La definizione, nell'ambito della conferenza di servizio, della quantità e della qualità dei servizi di trasporto indispensabile al bacino territoriale omogeneo di riferimento, in grado di garantire il diritto alla mobilità dei cittadini.
- 4) La concessione al gestore, insieme ai servizi ed agli attuali operatori del TPL, delle attività parallele (sosta, parcheggi, rimozione ....) svolte attualmente dalle aziende.

Cagliari 15 Maggio 2012