



Assemblea

RESOCONTO STENOGRAFICO

ALLEGATI

ASSEMBLEA

702^a seduta pubblica (antimeridiana)

martedì 18 ottobre 2016

Presidenza del vice presidente Gasparri

Si è parlato dei soldi che sono stati stranamente spostati dal commissario Tronca; c'erano 58 milioni a disposizione dell'ATAC per interventi che sembravano utili e stranamente il commissario Tronca li ha fatti sparire.

Si parla dell'età dei pullman, che nella Capitale è mediamente di undici anni, com'è stato già ricordato; a Parigi è di quattro anni, a Londra di cinque. Abbiamo pullman che circolano per Roma che hanno un milione di chilometri e su questi bisogna fare manutenzione: bisogna revisionare le testate, bisogna farli andare. Questa è la situazione nella quale ci troviamo. Per non parlare della Roma-Ostia, dove sono stati messi sulla linea treni destinati alla metropolitana, quindi si è dovuto pensare a coibentarli. Questa è la situazione dell'azienda.

Chiediamo, quindi, al Governo di supportare l'azione della Giunta per far sì che seguano i fatti alle parole. Quando si tratta di andare a sistemare una situazione così ingarbugliata e drammatica il Governo deve aiutare la Giunta a far sì che i cittadini romani, che rappresentano i cittadini della Capitale d'Italia, abbiano un servizio adeguato a quello che dev'essere loro offerto. Lo scopo che dobbiamo raggiungere è dare il servizio ai cittadini.

Non pensate che aver lasciato ATAC in questo modo ci scoraggi. Noi non ci scoraggiamo, e daremo ai cittadini quel servizio di cui hanno bisogno. *(Applausi dal Gruppo M5S).*

PRESIDENTE. Comunico che è stato presentato l'ordine del giorno G1, dai senatori Filippi, Aracri ed altri. Conseguentemente sono state ritirate le mozioni nn. 619 e 653.

Dichiaro aperta la discussione.

È iscritto a parlare il senatore Ranucci. Ne ha facoltà.

RANUCCI (PD). Signor Presidente, inizio col dire che non è più tollerabile sentire dire in modo qualunquistico che sono ormai venti-trent'anni che il trasporto pubblico a Roma non funziona. Per questo voglio esporre e depositare i dati di Trambus fino al 2008.

Trambus è la società che gestiva il servizio pubblico romano. Dal 2000 al 2008 ha avuto un risparmio di circa 1.000 persone. Nel 2008 i chilometri erogati da Trambus erano 116 milioni, contro i 90 milioni di oggi. Il risparmio è stato, dal 2000 al 2008, di 478 milioni per il costo del personale. I non idonei, cioè coloro che non volevano più guidare ma andare negli uffici, sono passati da 580 a 57; il personale non alla guida nel 2008 si riduce al 25 per cento contro il 32 per cento del 2000 (il che vuol dire più autisti). La verità nel nostro Paese va ristabilita, Presidente, altrimenti anche le buone esperienze vengono travolte dal più bieco populismo, e questo non è più accettabile.

Le chiedo di poter depositare i dati esposti e il testo integrale del mio intervento, che è molto più ampio, affinché questa verità venga ristabilita e affinché tutte quelle che sono state le buone pratiche che si sono svolte in questa città abbiano finalmente la possibilità di essere riconosciute per quelle che sono state. *(Applausi dal Gruppo PD).*

L'ASSETTO DELLE AZIENDE ROMANE DI TRASPORTO (2000/2010)

Prima della riforma D.Lgs 422/1997.

Fino all'anno 2000, come noto, esistevano "Atac azienda speciale" interamente posseduta dal Comune di Roma e "Cotral azienda speciale" che pur operando nella Regione Lazio era a partecipazione maggioritaria del Comune di Roma. Atac già registrava perdite miliardarie (oltre 350 miliardi di lire all'anno) e anche Cotral gravava pesantemente ogni anno sulle casse del Comune di Roma.

Per effetto di un obbligo stabilito dal Decreto Legislativo n. 422/1997, tutte le aziende del trasporto locale italiane (quindi anche Atac e Cotral) si sono trasformate in società per azioni. All'epoca, "Atac AS" contava quasi 10.000 dipendenti e "Cotral AS" circa 6.000 dipendenti.

Lo stesso D.Lgs. 422/1997 prevedeva, al termine di un determinato periodo transitorio, la cessazione di tutti gli affidamenti diretti nel trasporto pubblico locale su tutto il territorio nazionale, e la conseguente previsione di procedure concorsuali per l'affidamento dei servizi di trasporto.

La liberalizzazione e le societizzazioni delle aziende di TPL

In questo contesto di liberalizzazione del TPL, il Comune di Roma ha adottato il cosiddetto "Modello Romano" e il seguente nuovo assetto delle aziende del TPL. In particolare, "Cotral azienda speciale", nel marzo 2000, si è trasformata e scissa in "Cotral spa" (diventando di proprietà al 100% della Regione Lazio), che gestisce il servizio di trasporto extraurbano con autobus del Lazio e circa 3.300 dipendenti, e "Metro spa" (al 100% del Comune di Roma), che gestisce le linee A e B della Metropolitana e le ferrovie concesse Roma Lido, Roma Viterbo, Roma Giardinetti e circa 2.700 dipendenti. Invece "Atac azienda speciale", a dicembre 2000, si è trasformata e scissa in "Atac Agenzia spa", proprietaria degli assett (immobili, depositi, officine, treni e autobus utilizzati da Metro spa e Trambus spa), titolare del contratto di servizio con Trambus spa s e Metro spa, con funzioni di pianificazione, programmazione e controllo del servizio di trasporto romano per conto del Comune e circa 400 dipendenti, e Trambus spa che gestisce le oltre 300 linee autobus del trasporto pubblico locale di superficie di Roma e circa 9.500 dipendenti.

Il "Modello Romano" prevedeva quindi il mantenimento in gestione diretta di "Atac Agenzia Spa", che tra l'altro avrebbe svolto le funzioni di stazione appaltante delle gare che di lì a breve

sarebbero state indette, e la messa a gara dei servizi gestiti dalle tre aziende operative: Cotral spa, Metro spa, Trambus spa.

L' affidamento in house e la (ri) fusione delle aziende di TPL

Il quadro legislativo nazionale intanto si modifica e nel Lazio non si fanno le gare per i servizi già gestiti dalle predette aziende. Il Comune di Roma nel 2005 procede all'affidamento in house a Trambus spa e Metro spa con contratto di servizio 2005/2011. La stessa cosa avviene per Cotral.

Il Comune di Roma decide di realizzare, dall'1 gennaio 2010 ma con effetti fiscali dall'1 gennaio 2009, la fusione delle tre aziende Romane del TPL. A questo fine, dall' 1 giugno 2009 viene costituita una gestione operativa sinergica di Atac spa, Metro spa, Trambus spa, finalizzata alla costituzione del nuovo soggetto aziendale Atac spa, costituito dall'1 gennaio 2010 per incorporazione di Metro spa e Trambus spa.

I RISULTATI DELLA GESTIONE TRAMBUS (2000/2008)

Nel periodo 2000/2008, in Trambus sono stati raggiunti rilevanti risultati gestionali, specificamente nell'area del personale e del conseguente costo del lavoro, tutti rilevabili dagli allegati bilanci aziendali della medesima Società (per l'anno 2000, si confronti il bilancio del 18 maggio 2001, pagg. 9 e 15; per l'anno 2001, si confronti il bilancio del 18 giugno 2002, pag. 54; per l'anno 2002, si confronti il bilancio del 29 aprile 2003, pag. 46; per l'anno 2003, si confronti il bilancio del 12 maggio 2004, pag. 49; per l'anno 2004, si confronti il bilancio del 30 giugno 2005, pagg. 3 e 53; per l'anno 2005, si confronti il bilancio del 27 giugno 2006, pag. 52; per l'anno 2006, si confronti il bilancio del 17 luglio 2007, pag. 63; per l'anno 2007, si confronti il bilancio del 6 agosto 2008, pag. 70; per l'anno 2008, si confronti il bilancio del 3 aprile 2009, pag. 77.).

La tabella 1) riporta l'evoluzione del numero dei dipendenti e del costo del lavoro, anno per anno ed in maniera cumulata nel periodo 2000/2008, e riproduce in forma analitica, ma nello stesso tempo sintetica, il livello della performance di Trambus spa durante detta gestione, così come emerge dai predetti bilanci aziendali.

**TAB. 1) - EVOLUZIONE NUMERO DIPENDENTI E COSTO DEL LAVORO (IN ML. EURO)
TRAMBUS PERIODO 2000/2008**

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	TOT.
A dipendenti	9526	9451	9088	8779	8539	8668	8692	8662	8520	
B Δ annuo	-	-75	-363	-309	-240	129	24	-30	-142	
C Δ cumulato	-	-75	-438	-747	-987	-858	-834	-864	-1006	
D costo lavoro	363,95	345,04	339,23	334,88	331,46	348,10	353,75	350,02	346,26	
E rinnovo CCNL	0,3	11,18	11,18	23,75	31,50	46,97	59,51	64,11	70,13	
F costo netto CCNL	363,65	333,86	328,05	311,13	299,96	301,13	294,24	285,91	276,13	
G Δ annuo	-	-29,79	-5,81	-16,92	-11,17	1,17	-6,89	-8,33	-9,78	
H Δ cumulato	-	-29,79	-35,60	-52,42	-63,69	-62,52	-69,41	-77,74	-87,52	478,69

Come si rileva dalla riga C), il personale è stato costantemente ridotto nel periodo in esame. Trambus spa è infatti passata da 9.526 dipendenti medi nel 2000 e 9.451 dipendenti medi l'anno successivo a 8.520 dipendenti medi nel 2008 (di cui circa 900 apprendisti), **con un riduzione di oltre 1.000 dipendenti**, ancor maggiore se calcolata in termini di risorse equivalenti, considerata la presenza di circa 800 autisti con orario di lavoro part time, utilizzati e retribuiti per 30 ore settimanali. Il tutto mantenendo nel 2008 rispetto al 2000 un livello di produzione del servizio di trasporto sostanzialmente invariato **(nel 2008 sono stati erogati oltre 116 milioni km di superficie rispetto ai 90 milioni km attuali!)** e con ciò realizzando una significativa contrazione del personale, frutto di un relevantissimo turn-over (3.800 assunzioni verso 4.800 cessazioni), **ed altresì una ancor più forte contrazione degli organici del personale non alla guida che nel 2008 si riduce al 25% del totale della forza aziendale rispetto al 32% del 2000.**

La circostanza sopraindicata, nell'ambito di una molteplice serie di coerenti azioni gestionali, ha peraltro consentito un' altrettanto significativa riduzione del costo del personale in Trambus spa, con i conseguenti benefici sui conti aziendali - considerata l'elevatissima incidenza del costo del

lavoro sui costi complessivi di esercizio - e sul bilancio del Comune di Roma, unico proprietario dell'azienda.

In particolare, come si rileva dalla riga F), il costo del lavoro nel 2000 - al netto dei rinnovi del ccnl da quel momento intervenuti, e cioè della dinamica di recupero dell' inflazione (A.N. 27/11/2000; A.N. 20/12/2003; A.N.18/11/2004; A.N. 14/12/2006; 30/04/2009) - è pari a 363,65 ml di euro nel 2001 e a 333,86 ml di euro nel 2001, mentre nel 2008 il costo del lavoro è pari a 276,13 ml di euro.

Come si rileva dalla riga H), **la gestione Trambus spa, nel 2008 e per tutti gli anni successivi, una riduzione del costo del lavoro su base annua di 87,52 ml di euro, pari ad una riduzione su base annua del 24%.** Per effetto di quanto precede, l'incidenza percentuale del costo del personale sul costo complessivo di produzione è scesa dal 72,3% del 2001 al 65,8% del 2008.

A seguito della successiva fusione delle tre aziende avvenuta l'1 gennaio 2010, il beneficio del predetto risparmio di oltre 87 ml di euro all'anno realizzato da Trambus spa si è trasferito nei conti di Atac spa.

Se così non fosse stato, lo sbilancio di Atac spa nell'esercizio 2012 anziché di 156,7 ml E sarebbe stato di 244,2 ml E, e lo sbilancio di esercizio 2013 anziché di 219.1 ml E sarebbe stato di 306,1 ml E (e così via negli anni successivi), con conseguente ulteriore aggravio per l'unico azionista, e cioè il Comune di Roma.

Nel solo periodo 2000/2008, cumulando i singoli risultati annui, rilevabili dalla riga H), la gestione Trambus ha consentito un risparmio complessivo per il Comune di Roma di ben 478,69 milioni di euro.

IL DATO DELL'ANNO 2008

Il 2008 è forse l'anno migliore della gestione Trambus: infatti continua, e si accentua ulteriormente, la riduzione del numero dei dipendenti ma aumenta la produzione di trasporto erogata da Trambus.

La tabella 1), anche per l'anno 2008 qui di specifico di interesse, ben sintetizza che in Trambus spa il personale nel 2008, rispetto al 2007, è ulteriormente diminuito di 142 unità lavorative (da 8.662 medie a 8.520 unità medie) e una conseguente riduzione del costo del personale di 3,76 ml di E (da 350 ml E a 346, 26 ml E). Mentre il personale diminuiva, la quantità di produzione di trasporto pubblico erogata da Trambus spa negli stessi anni, secondo la previsione del contratto di servizio 2005/2011 stipulato con il Comune di Roma, è invece aumentata:

- di oltre un milione di km nel 2006 rispetto al 2005
- di un ulteriore milione di km nel 2007 rispetto al 2006

- di un ulteriore milione di km nel 2008 rispetto al 2007.

La produzione Trambus nel 2007 è pari a 115,05 ml. di km e nel 2008 è pari a 116,15 ml di km.

L'efficacissimo trend sopra descritto è derivato dalla rilevante riduzione di personale in termini complessivi, accompagnata da un significativo aumento della produttività del lavoro e dalla relevantissima riduzione del personale non alla guida. Il tutto nell'ambito, da parte del management Trambus, di una abilissima politica di gestione del personale, comunque in assenza degli strumenti di riorganizzazione previsti invece nell'industria (CIG, licenziamenti collettivi), e mantenendo un sostanziale livello di pace sociale. I dirigenti sono 32, con un rapporto di 1/270 dipendenti, assai contenuto considerando anche l'articolazione territoriale dell'azienda distribuita su 9 rimesse. **Gli autisti non idonei, grazie a un certosino lavoro pluriennale, si riducono da 580 a 57 unità, non per effetto di riqualificazioni in altre attività, bensì per effetto di un ampio ritorno alla guida o di numerose cessazioni del rapporto di lavoro.** L'assenteismo per malattia pressochè si dimezza passando da 24 giornate a 13 giornate medie annue.

La sintesi più efficace di tutto ciò si legge a pag. 16 del bilancio Trambus per il 2008:

“La politica delle risorse umane è sempre stata orientata a garantire la sintesi di efficienza e sviluppo del capitale umano, sia diretto che indiretto, perseguendo un dimensionamento sempre più aderente alle effettive esigenze aziendali e, quindi, un più efficace impiego del personale, in particolare attraverso:

- la diminuzione complessiva degli organici;
- il miglioramento dell'incidenza del personale diretto (autisti alla guida) rispetto al personale indiretto (forza rimanente), il rapporto è passato dal 295% al 316%;
- la diminuzione del costo del lavoro per unità di prodotto;
- l'aumento della produttività oraria, anche attraverso la riduzione dell'assenteismo;
- la trasparenza delle modalità di reclutamento del personale e la professionalità delle risorse;
- la comunicazione interna, il coinvolgimento delle persone ed il riconoscimento del merito.

“In questi anni, la Società ha conseguito tangibili risultati sul fronte dell'ottimizzazione economica e normativa della gestione delle risorse umane, ossia il più importante asset affidato a Trambus.

“L'organico aziendale aziendale **al 31/12/2008** è di 8.540 unità, evidenziando un decremento di 124 “unità rispetto all'esercizio precedente (8.664 unità)”.

Nello stesso arco temporale 2000/2008, Metro spa – che beneficia di due contratti di servizio, con il Comune di Roma e la Regione Lazio – e Atac agenzia – che svolge se non minimali attività

operative - non riducono la loro struttura di costi e complessivamente portano " in dote" all'atto della fusione del 2010 una quantità di dipendenti pari a circa 4.000 unità, assolutamente sproporzionate rispetto alle 8.500 di Trambus, e comunque di gran lunga superiore rispetto a quella in carico nel 2000 a Metro e Atac agenzia all'atto della scissione.

28/10/2015