

RESOCONTO INTEGRALE N.7

12 APRILE 2021

IV COMMISSIONE CONSILIARE PERMANENTE

Urbanistica, Lavori pubblici, Trasporti

CONSIGLIO REGIONALE DELLA
CAMPANIA

AUDIZIONE

IV COMMISSIONE CONSILIARE
DEL 12 APRILE 2021

OGGETTO:

"Riorganizzazione Aziende Regionali TPL".

PRESIDENZA
DEL PRESIDENTE CASCONI

La seduta ha inizio alle ore 15.05

PRESIDENTE (Cascone) (DE LUCA
PRESIDENTE): Buon pomeriggio a tutti.

Volevo confermare la presenza dei Consiglieri, in modo da portarli presenti nel verbale. Sono presenti: Di Fenza, Petracca, Mocerino, Nappi e il Presidente Caldoro. Nel caso fosse presente qualcuno che non ho citato, me lo evidenziate e lo porto presente nella verbalizzazione.

Se siete d'accordo, visto che questa è un'audizione importante alla quale in tanti hanno chiesto di partecipare, ovviamente ci sono una serie di temi che si collegano, vorrei fare una piccola introduzione esplicativa di quello che sta succedendo, anche della delibera di Giunta, ed ovviamente chiedo al direttore Carannante di supportarmi nel momento in cui ci fossero informazioni che magari non anticipo perché mi sfuggono.

Al termine di questa prima fase, farei un'audizione in una sorta di due punti all'ordine del giorno: Azienda unica e, la seconda, darei un'informativa sul tema Cpl (..) perché molti stanno chiedendo, soprattutto dei sindacati, anche

un aggiornamento di quest'aspetto della questione aziende che hanno una serie di difficoltà.

Sono relativamente intrecciate le due questioni, per ora non lo sono, anche per dare un po' di chiarezza a qualche intervento che ho letto.

Volevo partire dalla storia dell'evoluzione. A seguito del lavoro fatto negli ultimi cinque anni, con il quale si è sviluppata un'operazione importante, di salvataggio di EAV, con la concretizzazione di alcune risorse che nella fase della Giunta Caldoro non erano state utilizzate a pieno per una serie di motivi tecnici, ora non siamo qui a ritornarci. Il Piano Voci, quindi, il Piano del commissario in prima battuta, credo fosse 2012-2013, più o meno è questo il periodo in cui si è insediato, con il Piano che fu presentato al MEF con lo sblocco delle risorse definitive che poi ha consentito il salvataggio e il pagamento di tutta una serie di debiti, una delle prescrizioni contenuti in tutti questi Piani, quindi, sia quella del Piano Voci, poi recepito nel Piano successivo, era la separazione dell'azienda su ferro da quella dei servizi. Il modello di Rfi e di Trenitalia, quindi, il modello della gestione dell'infrastruttura che deve essere un'azienda a sé stante e l'azienda che invece sviluppa servizi ferroviari che deve essere un'azienda di servizi che teoricamente, magari non nel caso delle linee regionali, ma in generale potrebbe essere diversa dal soggetto che la gestisce. Capita a Trenitalia, sui servizi di alta velocità che da un lato abbiamo l'alta velocità di Trenitalia e dall'altra abbiamo Italo che lo porta avanti. Tutto questo, quindi, quest'obbligo di scissione già prevista nel Piano Voci, quindi, nel Piano che il commissario aveva messo in campo per poter arrivare al salvataggio di EAV, poi recepito dal Piano di De Gregorio, se vogliamo così dirlo, sottintende anche a una previsione normativa specifica del servizio

IV COMMISSIONE CONSILIARE PERMANENTE

Urbanistica, Lavori pubblici, Trasporti

ferroviario che obbliga, di fatto, soprattutto per le linee interconnesse, la separazione societaria strutturale tra l'azienda che esercisce servizi ferroviari e l'azienda che gestisce l'infrastruttura. Proprio per rispettare questa previsione normativa e attuare fino in fondo il Piano di salvataggio di EAV, che prevedeva questa separazione societaria, si è lavorato alla concretizzazione di questa nuova società, per cui veniva gemmata da EAV la società di gestione infrastrutture, chiamiamola Modello RFI, potremmo chiamarla EAV Rete, per darci un modello.

In questo modo avremmo completato il Piano dei commissari e attuato una normativa di legge.

Faccio una pausa per salutare la consigliera Iodice, il consigliere Nonno e il consigliere Di Maiolo che si sono inseriti successivamente e risultano presenti.

In sostanza, per ottemperare a questa previsione normativa, dobbiamo passare dalle tre attuali società che gestiscono i trasporti in Regione, che sono l'AIR Spa, l'EAV Srl e l'AIR Srl, a quattro società, perché ci sarà l'AIR Spa, l'AIR Srl, l'EAV Srl e questa nuova società che adesso stiamo chiamando EAV Rete, ma ovviamente potrebbe avere anche un nome diverso. Con questo passaggio a quattro società si va verso l'ottemperanza alle previsioni normative.

Ovviamente, quando si è iniziato con EAV a studiare, ovviamente con i consulenti, le società di revisione e tutti quelli che stanno seguendo già da anni l'attività importante di risanamento e di sviluppo che sta facendo l'EAV, si è valutata l'opportunità di poter, sempre mantenendo il modello delle quattro società, ulteriormente razionalizzare le aziende di trasporto della Regione Campania, quindi, non limitarsi semplicemente alla gemmazione di una società ferroviaria, come ci siamo detti, della rete, ma fare

un ragionamento più organico, più concreto, utilizzando a modello sempre ed esclusivamente quello che è il modello della holding ferroviaria statale. Come sapete, lo ripeto solamente per informazione, esiste una società holding che si chiama FSI (Ferrovie dello Stato Italiano), una società che si chiama RFI, che è quella che si occupa dell'infrastruttura, una società che si chiama Trenitalia, che è quella che si occupa dei servizi ferroviari, una società che si chiama Busitalia, che è quella che si occupa dei servizi su gomma, poi diverse altre società che si occupano delle proprietà immobiliari, della logistica, non so quante ne sono di preciso, ma credo che siano altre sei o sette società.

Il modello che abbiamo preso a riferimento è quello della holding ferroviaria RFI e delle tre società: Rete, Trenitalia, quindi, servizi ferroviari e servizi su gomma. È questo il modello sul quale abbiamo chiesto di fare qualche approfondimento. EAV, la società che stava attuando da scissione societaria, ha fatto una serie di approfondimenti, ha fatto una serie di valutazioni e ha immaginato di poter, con delle semplici operazioni, inglobare all'interno della holding EAV, i servizi su gomma che vengono sviluppati dall'AIR Srl trasferendo, aggiungo, a questa società AIR Srl, anche i servizi su gomma che in questo momento sono interni alla holding EAV. Per cui, avremmo il ramo societario Dipartimento Servizio Automobilistici, non so bene come si chiama in EAV, magari De Gregorio ci potrà informare, dovrebbe essere trasferito alla società che in questo momento, su scala regionale, esercita i servizi su gomma, quindi, l'AIR Srl. Per cui, avremmo la gemmazione della società su rete e il trasferimento dei servizi su gomma che in questo momento esercisce EAV direttamente alla società Air.

IV COMMISSIONE CONSILIARE PERMANENTE

Urbanistica, Lavori pubblici, Trasporti

Questa è la prima fase di questo progetto che si sta mettendo in campo, ovviamente, resterebbe la società, che è la società patrimoniale di AIR, che è l'AIR Spa, proprietaria degli immobili, dell'autostazioni, della funicolare di Montevergine e tra le due società, quindi, sia EAV sia AIR, si sta ragionando affinché potesse essere una sola società che gestisce insieme il patrimonio immobiliare.

Racconto questa prima fase perché è importante spiegare, anche a chi ha immaginato che ci fosse un aumento di Consigli di Amministrazioni, amministratori e cose simili, che oggi abbiamo tre società, quindi, già esistono tre società, e che siamo obbligati, per legge, a costituirne una quarta, che è quella che gestisce la rete ferroviaria. Su questo modello di quattro società, quindi, le tre esistenti, più quella per la quale esiste un obbligo di legge, immaginiamo di poter riorganizzare tutto, trasferire magari sotto una sola holding l'insieme delle società che sviluppano i servizi e poi, successivamente, ragionare se ci sono le condizioni per la costituzione di una società che sviluppa servizi ferroviari, la società Trenitalia che in questo momento non esiste nel modello regionale.

Volevo tranquillizzare perché non c'è nessun aumento di Consigli di Amministrazione senza motivazione, ma è semplicemente l'ottemperanza a un modello di legge.

Lo dico per i Consiglieri che si sono aggiunti dopo, dopo parliamo del tema Clp e di tutte le derivate di questa cosa, che si è sentito parlare.

Voglio tranquillizzare gli amici di Avellino perché quest'ipotesi di lavoro, che è quella della fusione tra AIR Spa e EAV Srl e il trasferimento della società AIR Srl sotto la guida della holding unica è semplicemente un'operazione societaria, nel senso che l'AIR Srl, cioè la società che oggi

gestisce i servizi in Provincia di Avellino e Benevento, resterà una società a sé stante, resterà con la propria sede ad Avellino, in questo momento non si è immaginato nulla di diverso e addirittura accrescerà i propri servizi perché assorbirà i servizi su gomma che in questo momento gestisce EAV e che sono abbastanza importanti, credo siano quantificati in 500 o 600 dipendenti, poi magari chiediamo i numeri più precisi.

Non c'è nessuna valorizzazione dell'azienda AIR Srl, piuttosto viene ulteriormente valorizzata perché diventa l'unica società su gomma di tutto il panorama regionale.

Sono queste le cose che tenevo, come introduzione, a mettere sul campo, in modo che tutti avessero contezza che si sta facendo o, meglio, che si sta provando a fare perché tutte queste cose, come bene ci dirà il Presidente De Gregorio, sono connesse alla valutazione dei budget aziendali, ovviamente ogni società dovrà avere un proprio fatturato non in perdita, quindi, bisognerà evitare di creare delle squilibri per cui società che oggi si trovano bene, non devono andare in una sofferenza, a seguito di quest'ipotesi lavorativa.

Ci tenevo a rappresentare queste due cose: la gemmazione della società su rete è una previsione di legge, l'ipotesi di accorpamento in una sola holding regionale non priverà il territorio di Avellino e l'azienda storica, molto efficiente di AIR, di una sua dignità, bensì verrà addirittura potenziata nei servizi.

Gli interventi penso che ce ne saranno, chiederei a tutti quanti di prenotarsi. Magari mi date un segnale, cerchiamo di far parlare tutti perché vedo veramente tantissime persone presenti.

RESOCONTO INTEGRALE N.7

12 APRILE 2021

IV COMMISSIONE CONSILIARE PERMANENTE

Urbanistica, Lavori pubblici, Trasporti

CONSIGLIERE PORCELLI (CAMPANIA LIBERA-NOI CAMPANI-PSI): Presidente, solo per salutarti e dire che sono in collegamento.

PRESIDENTE (Cascone) (DE LUCA PRESIDENTE): Scusami Giovanni, non vi avevo visto. Sono collegati i consiglieri: Porcelli, Manfredi, Patriarca, Ciampi, Petitto, Di Fenza. La parola al Presidente Caldoro, prego.

PRESIDENTE (CALDORO) (FORZA ITALIA - PER CALDORO PRESIDENTE): Ho seguito e credo che sia uno dei grandi temi che deve affrontare la Regione in tempi di programmazione, di cambiamento. È chiaro che non entro nel merito di alcune valutazioni, ma è evidente che vedo una sostanziale continuità di impostazione, in riferimento in particolare alla sfida normativa e al fatto che la Legislazione nazionale a un certo punto ha imposto alle Regioni le famose gare per i bacini che il mondo sindacale conosce bene, che le abbiamo affrontate in più di una questione. Araba Fenice chiaramente, come sapete, normative cambiate, sono stati cambiati tanti indirizzi. Chiaramente ci trasciniamo, e purtroppo è un elemento negativo del nostro Paese, una situazione di incertezza dove nessuna Regione italiana, non vorrei sbagliare, credo ci abbia tentato solo la Toscana per la parte gomma sui bacini, insomma, cose non concrete, non pienamente condivise. Il tema è tutto lì, ed è una sfida che teniamo ancora oggi, dopo tanti anni.

PRESIDENTE (Cascone) (DE LUCA PRESIDENTE): Presidente, scusami, posso raccontare sul tema gare lo state dell'arte qual è?

PRESIDENTE CALDORO (FORZA ITALIA - PER CALDORO PRESIDENTE): Assolutamente sì.

PRESIDENTE (Cascone)
(DE LUCA PRESIDENTE): Hai toccato un tema che distrattamente non ho toccato. Stiamo parlando dei servizi su gomma, perché sono i servizi che hanno l'obbligatorietà del mercato, quindi, della messa a gara. Nel 2017, in continuità, al di là dei contenuti, con il lotto unico regionale e i cinque bacini che sono le quattro Province, perché Avellino e Benevento stanno insieme, più quella di Napoli, è stata pubblicata una gara per i quattro bacini, la gara ha avuto un percorso molto difficile perché abbiamo avuto sette o otto ricorsi che hanno raccontato il procedere della gara, finché siamo arrivati alla scadenza della presentazione dell'offerta che era a marzo 2020, proprio nel pieno del Covid. Con il Covid, le società che hanno partecipato, le associazioni di categoria, perché le società sono riservate, hanno chiesto di sospendere le attività perché ovviamente mancava il pezzo degli incassi, perché con il Covid gli incassi sono stati assolutamente bloccati, per cui si è passati da 100 milioni a 10 milioni di incassi, per cui, tutto quello che era previsto nelle gare non era possibile sostenerlo. È arrivata una legge dello Stato, non vorrei sbagliare, il decreto di agosto, però cambia poco, che ha consentito agli Enti appaltanti di sospendere le gare, proprio queste previste dalla normativa europea e dalla normativa nazionale, fino al termine della pandemia, proprio perché si sapeva che si aveva una difficoltà a partecipare da parte dell'azienda. L'ACaMIR, che è la stazione appaltante, ha provveduto a comunicare la sospensione fino al termine della pandemia della gara in corso.

IV COMMISSIONE CONSILIARE PERMANENTE

Urbanistica, Lavori pubblici, Trasporti

Scusami, ho voluto fare un aggiornamento a te e a tutte le persone, ovviamente qualcuno sa di più e qualcuno sa di meno, però era giusto fare.

I servizi su gomma sono attualmente in una gara sospesa, resta fuori il lotto di Napoli perché c'era l'affidamento in house della città di Napoli, nel 2019 la città di Napoli ha comunicato alla Regione che non era più sua intenzione procedere all'affidamento in house e ha chiesto di bandire la gara anche per il lotto cinque, quello del Comune di Napoli. La gara si sarebbe dovuta pubblicare nel marzo-aprile 2020, comprendete che mentre abbiamo sospeso una gara non aveva molto senso fare una gara sul lotto di Napoli, quindi, si è rinviato al termine della pandemia anche lo sviluppo sull'ultimo lotto, che è quello della città di Napoli, che non è stato messo a gara.

Ho fatto questo ragionamento in modo che siamo tutti quanti allineati. Grazie e scusami.

PRESIDENTE CALDORO (FORZA ITALIA - PER CALDORO PRESIDENTE): Molto opportuno, dai numeri e dai dati che dai, dimostra quest'oggettiva difficoltà a vedere finalmente concluso un percorso. Nello stesso tempo, credo sia stato fondamentale, al di là delle valutazioni politiche che ognuno di noi ha sul cosiddetto Piano Voci o il cosiddetto Piano EAV, che poi sono figli entrambi, chiaramente i sindacati conoscono bene e i Consiglieri, tutti l'operazione di risanamento della situazione debitoria e del disavanzo del deficit del settore dei trasporti, delle società del settore dei trasporti, che si trascinava da tantissimi anni, ha un quadro normativo di riferimento unico sostanzialmente. Poi, sono state fatte delle modifiche più di carattere gestionale e di appostazioni finanziarie, nel senso che da una parte erano cifre che venivano prese indebitamente o sostanzialmente, le altre sono

state prese da una fonte di finanziamento diverso, che sarebbe l'Fsc, che era la quota di disponibilità della Regione Campania per gli investimenti. È stata una decisione più che altro politica, sia della parte gestionale sia della parte della fonte finanziaria.

È evidente che la mia impostazione era molto più legata ad una gestione estranea alla gestione diretta EAV, un poco il presupposto che chi aveva creato il debito non doveva gestire il risanamento. Tento di andare sinteticamente, non per non fiducia, ma generalmente è opportuno tenere separati i due momenti. La Giunta De Luca ha ritenuto di fare diversamente, ma è assolutamente legittimo.

L'altra era quello dell'impegno finanziario, cioè per risanare una società era meglio fare un indebitamento strutturato, come era previsto dal Governo con il decreto legge 35, che permetteva alla Campania di non togliersi centinaia di milioni di investimento, che erano molto più immediati e sarebbe stato più opportuno investire in altro. Ho detto questo perché tu l'hai accennato. Credo che al di là delle differenze politiche, ma sono entrambe posizioni legittime, ci mancherebbe, ognuno difende la sua, il quadro normativo è un quadro normativo di riferimento ormai per tutti questi ultimi dieci o quindici anni di attività sul settore dei trasporti.

Venendo al punto, chiaramente questo è un elemento di inquadramento generale, tra le cose che diceva il Presidente Cascone, ma soprattutto che ci riferisce, di una decisione dell'Amministrazione, perché qui abbiamo anche un po' un problema, perché a parlare con noi dovremmo avere l'Assessore ai Trasporti, perché generalmente è la Giunta che parla. È evidente che Luca Cascone ha una competenza.

IV COMMISSIONE CONSILIARE PERMANENTE

Urbanistica, Lavori pubblici, Trasporti

PRESIDENTE (Cascone) (DE LUCA **PRESIDENTE**): Presidente, è un'audizione, stiamo ascoltando i sindacati.

PRESIDENTE CALDORO (FORZA ITALIA - PER CALDORO PRESIDENTE): Sto dicendo che in generale questo avviene, quando si parla di questi argomenti, fossero anche audizioni. Quando ci sono delle Commissioni, benché ci sia il dottor Carannante, che ha grandissima competenza in materia, quindi, non è necessario sempre avere l'Assessore, ci mancherebbe, la Giunta è presente con il suo quadro di dirigenza e di amministrazione, però credo che sia più opportuno, in generale, avere un'interlocuzione diretta con chi ha una responsabilità amministrativa, cioè da chi firma le carte e non solo da chi le imposta e le pensa, perché alla fine l'Amministrazione conta soprattutto e anche per chi prende le decisioni amministrative.

Detto ciò, è evidente che stiamo discutendo di un riordino un po' dovuto alle normative nazionali. Tu opportunamente hai fatto riferimento, e io condivido l'impostazione che hai dato all'inizio, di qual è il quadro di riferimento, il quadro di riferimento è il modello nazionale del sistema dei trasporti, sulla separazione tra ferro e servizi, quindi, tra struttura e prevalentemente servizi e l'altro che c'è. È un'impostazione che condividiamo, quindi, sembra opportuno muoversi su questa linea.

Sul piano più strategico mi permetto di dire, lo dico anche ai sindacati, crediamo che il senso del nostro riordino, della discussione su questa nuova sfida del riordino del governo dei trasporti, sia tutto solo nell'ambito della proprietà regionale, benché la Regione Campania abbia una sua anomalia, cioè, rispetto alle Regioni italiane ha tanto ferro da gestire in più, che generalmente

altre Regioni non hanno, quindi, ha una certa pesantezza di organizzazione e di strutture, in termini proprietari intendo, di fatto è soggetto proprietario.

L'EAV Bus esisteva anche prima, come sapete, poi è fallita. Il sistema gomma era già separato, per un periodo, dall'EAV che faceva altro, la parte tradizionalmente su ferro. Certo, non aveva un'azione di previsione, di essere incorporata quest'attività intorno all'Air che, devo dire, per come conosciamo il sistema dei trasporti, è un po' un gioiellino per come ha funzionato fino ad oggi, un po' perché la realtà territoriale è diversa, meno impattante, meno problemi, ma sicuramente l'Air ha avuto un modello gestionale virtuoso, guardando il sistema dei trasporti delle società di trasporti nella nostra Regione. Lavoriamo ancora nell'ambito di una visione tutta regionale, ma capisco che in questo momento possiamo fare solo questo, però uno sguardo che tentammo anche noi, con il sindacato, di fare in un periodo nella mia Amministrazione, in particolare per la parte gomma, non tanto guardare all'Air, ma guardare a un'ipotesi di un assetto societario comune insieme al Ctp o comunque in tutto quel mondo che si muoveva all'interno del trasporto su gomma pubblica. Tra l'altro, il Ctp aveva molte più linee, era una società che aveva una forza maggiore. Il quadro positivo è che sia l'Anm sia il Ctp, rispetto al passato, hanno anche fatto loro un'operazione di risanamento dei conti. Non so quanto veritiera, non conosco le carte nel dettaglio, però abbiamo un quadro complessivo, rispetto al passato, dove anche le altre società di trasporto, per una maniera o in un'altra, hanno dovuto fare un'azione di risanamento dei conti. Abbiamo un quadro più rassicurante dal punto di vista della sostenibilità delle società, perché anche quando si fanno operazioni di fusione o di altro

IV COMMISSIONE CONSILIARE PERMANENTE

Urbanistica, Lavori pubblici, Trasporti

tipo, è bene che ci sia una situazione di tranquillità finanziaria ed economica di queste società, anche dal punto di vista della loro solidità patrimoniale. Non c'è dubbio che la grande partita, so che ne avete parlato, so che si parla, ma è evidente che tutto quello che dobbiamo prevedere di fare oggi, dobbiamo non pensare sicuramente al quadro complessivo, in particolare della città di Napoli, quindi, la Anm prima di tutto, il Ctp e la componente delle linee private che solitamente hanno una componente sulla gestione dei servizi, quindi, questo deve essere visto in un quadro di insieme e, perché no, per il settore sul ferro, la metropolitana di Napoli. Non c'è dubbio che dobbiamo trovare un quadro di insieme, anche perché tu hai ricordato una forma di gestione societaria attraverso una holding, anche questo è frutto di una passata esperienza del nostro sistema dei trasporti, con la holding regionale.

È evidente che tutto quello che viene fatto, deve essere fatto con questo quadro di insieme e soprattutto con le sfide che ci saranno per un servizio così importante, che è il trasporto pubblico locale.

Avremo nuove sfide, probabilmente avremo investimenti non previsti, risorse finanziarie che pre Covid non riuscivamo neanche a pensare, perché le guardavamo in un quadro ordinario di quello che è il trasferimento, sempre più esiguo, dei fondi nazionali sul trasporto pubblico locale. Oggettivamente, probabilmente abbiamo anche un quadro più ambizioso e un momento nel quale i cambiamenti sono più facili o comunque più incoraggianti.

La posizione nostra, oltre alla mia personale, è quella di condividere il modello, non c'è dubbio, di essere un po' più ambiziosi per guardare la prospettiva di un'azione che deve essere fatta con il pieno coinvolgimento di tutti i soggetti, quindi,

la città di Napoli deve essere dentro questo quadro di insieme, non può essere un secondo tempo, anche se abbiamo le elezioni al Comune di Napoli, probabilmente non c'è una sintonia politica tale da poter discutere serenamente con i livelli istituzionali per queste decisioni, ma credo che questo vada fatto.

L'ultimissimo interrogativo è quello che riguarda il tema dell'ipotesi, non ho capito se di fusione o di incorporazione della partita gomma tra Air e EAV Bus, guardandone un po' la dimensione. Non vorrei che in quest'operazione qualcosa che ha dato un buon risultato, mettiamola così, dal punto di vista del servizio, come l'AIR, ecco, salvaguardiamo quest'esperienza, salvaguardiamo questa capacità di lavorare con equilibrio rispondendo ai problemi del servizio su quei territori. Grazie Presidente.

PRESIDENTE (Cascone) (DE LUCA PRESIDENTE): Darò subito la parola agli altri. Nel chiudere l'intervento del Presidente Caldoro, vorrei fare una mozione d'ordine. Il tema è la sfida avvincente dell'Azienda unica regionale, nel coinvolgimento del territorio di Napoli, credo che sia non un progetto segreto per nessuno, nel senso che si sta ragionando in tal senso. È chiaro, dobbiamo prima ragionare di quello che può fare la Regione da sola, per aspettare da un lato i tempi politici, perché come sapete ci sono delle elezioni in campo, per cui gli interlocutori sono soggetti a cambiamento, dall'altro aspettare gli aspetti amministrativi, perché tutte e due le società sono in concordato preventivo, per cui hanno una serie di difficoltà.

Cerchiamo di rinviare ad un'altra fase questa discussione, oggi, stiamo parlando di quello che la Regione può mettere in campo dal punto di vista autonomo nella razionalizzazione delle

IV COMMISSIONE CONSILIARE PERMANENTE

Urbanistica, Lavori pubblici, Trasporti

proprie aziende. Voglio chiarire che in nessun caso, ne abbiamo discusso con Acconcia, con De Sio e con De Gregorio non più della settimana scorsa, in nessun caso quest'operazione può mettere in difficoltà quest'azienda. Per cui, non accadrà mai che un'azienda che oggi è sana, da un'operazione simile diventerà malsana o, in termini di Bilancio, in difficoltà. Questa è una condizione alla base che ci siamo detti, di qualunque tipo di studio e di approfondimento che le società stanno facendo. È chiaro, se vogliamo vincere la sfida del Comune, se pensiamo addirittura ad allargare a realtà aziendali che escono fuori dal panorama e dal perimetro regionale, non possiamo che dover unificare le nostre realtà, altrimenti ci troviamo due o tre aziende regionali che fanno gli stessi servizi e nel frattempo ragioniamo di coinvolgere Napoli, piuttosto che il Ctp. Inevitabilmente, dobbiamo prima pensare ad amalgamare quello che abbiamo noi, magari differenziandolo con un modello vincente e ovviamente inevitabilmente virtuoso, poi, possiamo pensare ad allargare il quadro.

Rinvierei tutta la discussione sul territorio di Napoli, chiedo anche a quelli che seguiranno, magari ad un altro momento di confronto in cui avremo modo di poterne parlare. Ovviamente, con il Presidente Caldoro avremo anche modo, quando ci sarà tempo, di discutere quelli che lui chiama i due Piani, quello di Voci e quello di EAV. Credo che nel tempo sia stato fatto un buon lavoro, ovviamente, ognuno ha avuto la propria visione, oggi parliamo delle cose positive, che al netto del Covid, EAV è un'azienda sana che produce utili, sta lavorando bene. Pensiamo al futuro e pensiamo alla crescita del territorio.

Andiamo ad una serie di interventi. Il Presidente Caldoro ha rotto il ghiaccio, c'è qualcuno che intende intervenire? Umberto, prego.

DE GREGORIO (PRESIDENTE EAV): Volevo fare un piccolo intervento. Una prima osservazione sull'intervento del Presidente Caldoro. Il tema di essere un po' più ambiziosi e guardare avanti, quindi, anche ad altre operazioni nell'ambito della Città Metropolitana, passava necessariamente per questo primo step, perché oggi, con un'unica entità legale, EAV che ha infrastrutture, trasporto ferroviario, gomma, qualunque operazione di coinvolgimento, di apertura a altri soggetti.

PRESIDENTE (Cascone) (DE LUCA PRESIDENTE): Anche la Metropolitana.

DE GREGORIO (PRESIDENTE EAV): Domani, se tutto va bene, quando avremo portato a casa questo progetto di riorganizzazione, se ci fosse la volontà politica di fare altre operazioni, sarà possibile farle sulla base di un nuovo assetto di governance che oggi è anomalo, peraltro, in Italia. Non esiste in nessuna Regione italiana un'unica entità legale che ha gestione degli investimenti, infrastruttura ferroviaria, trasporto ferroviario, gomma, funivie, immobiliari. Insomma, hanno messo troppe cose insieme.

Sul risanamento dei conti delle due società, Anm e Ctp, sicuramente c'è stato, però dobbiamo ricordare che sono due società che oggi sono in concordato. Non sappiamo neanche qual è l'esito del concordato, quindi, un risanamento dei conti ancora in sospeso e soltanto alla fine di questo percorso potremo capire se sono dei soggetti con i quali si possono fare delle operazioni.

Per quanto riguarda le risorse, il Presidente Caldoro ha detto che oggi ci sono molte più risorse. Richiamerei l'attenzione della politica, perché è vero che ci sono molte più risorse sugli

IV COMMISSIONE CONSILIARE PERMANENTE

Urbanistica, Lavori pubblici, Trasporti

investimenti, tante, importantissime, ma non ci sono più risorse sulla gestione ordinaria, anzi, continuano a diminuire e questo davvero può diventare un problema, perché per gestire gli investimenti ci vogliono gli uomini della gestione ordinaria e quindi questo è un tema che va molto attenzionato.

Poi, volevo soltanto riepilogare, giusto per essere ancora più chiaro, quello che ha già detto molto bene Luca Cascone, ma giusto per ripeterlo, magari ripetendo si assimila di più il concetto. Il progetto che si vorrebbe portare avanti è il seguente, ci sono quattro operazioni societarie, lasciamo stare i tempi, quale prima, quale dopo, quale necessita ancora di qualche passaggio in Consiglio comunale o in Giunta, alla fine le operazioni societarie sarebbero quattro, una fusione tra EAV e AIR Holding, e tre conferimenti di ramo d'azienda da parte di EAV, uno in una newco che per ora chiamiamo EAV Infrastruttura ferroviaria, un altro conferimento in un'altra newco, che sarebbe EAV Trasporto ferroviario e un ulteriore conferimento di ramo d'azienda della gomma di EAV nella Air Mobilità, attualmente esistente. Quattro operazioni societarie, una fusione e tre conferimenti di ramo d'azienda.

Al termine di questi passaggi ci sarà un'entità locale in più, rispetto alle tre esistenti, che però è un obbligo di legge, quindi, tutto sommato è una cosa sulla quale possiamo anche essere d'accordo o non d'accordo, si potrebbero fare tante considerazioni sull'opportunità o necessità, ma la dobbiamo fare.

Volevo soltanto precisare qualche concetto. Grazie.

PRESIDENTE (CALDORO) (FORZA ITALIA - PER CALDORO PRESIDENTE): Ho chiesto chi volesse intervenire, sennò passiamo ai sindacati,

l'audizione era per loro. Ricordo che alla fine di questa parte vorrei spendere una parola sul tema Clp, so che avete molte richieste in tal senso, in modo che cerchiamo almeno di dare un'informativa e poi ci torniamo sopra.

Aiello, prego.

AIELLO (UILTRASPORTI): Buonasera Presidente Cascone e buonasera a tutti gli astanti che vedo molto numerosi, è la prima volta che mi capita di partecipare a un'audizione così affollata, vuol dire che il tema è molto sentito.

Dobbiamo rappresentare l'interesse dei lavoratori, ci arrivano varie domande, ma molte preoccupazioni. Sulla separazione dell'infrastruttura, l'impresa ferroviaria, non mi intratterrò molto, lo diceva il Presidente, costituisce un adempimento ad un obbligo di legge, per cui, c'è poco da dire. La complessità nasce quando si inizia a parlare di un'unica società per il trasporto su gomma.

Leggevo la delibera 116, il punto 3 C, che si conduce un approfondimento sotto il profilo dell'autosufficienza di ciascuna società.

Qualche mese fa, esattamente il 28 gennaio, in una videoconferenza con il Presidente De Gregorio, ci fu detto che l'EAV, ramo gomma, rappresentava un peso per l'EAV all'interno del bilancio di circa 6 milioni di euro, cioè un disavanzo di esercizio di circa 6 milioni di euro per il lato gomma dell'EAV.

Non credo che da due mesi a questa parte sia cambiato qualcosa, magari sarà possibile risparmiare qualcosa in un'operazione che mette EAV gomma e AIR insieme, però sentivo anche il Presidente Caldoro esplicitare questa perplessità che se mettiamo insieme l'EAV gomma e l'AIR che fortunatamente ha un Bilancio positivo, ho letto sul sito l'utile d'esercizio dell'AIR, che era

IV COMMISSIONE CONSILIARE PERMANENTE

Urbanistica, Lavori pubblici, Trasporti

187 mila euro nel 2019, significa che stiamo producendo un'azienda che ha 5 milioni 800 di passivo. Qualcuno lo ricordava, di fallimenti già ne abbiamo vissuti, tra l'altro, io che sono un sindacalista anziano l'ho vissuto proprio sulla mia pelle. Il Presidente Caldoro ricorderà le lunghe notti che abbiamo fatto, anche a Roma, sulla questione dell'ex EAV Bus, quando è fallita.

Le perplessità che mi riportano gli scritti, ma che viene spontanea anche a me. Riesce un'azienda che ha un passivo così forte a rimanere in piedi? Già veniamo da una serie di fallimenti, mi riferisco al trasporto pubblico locale in tutta la Regione.

PRESIDENTE (Cascone) (DE LUCA PRESIDENTE): Perdonami se ti interrompo mentre discuti, ma nell'intervento subito dopo, in risposta al Presidente Caldoro ho dichiarato, e mi permetto di dire rappresentando la riunione fatta con De Gregorio, Acconcia e De Sio, che nessuna operazione societaria verrà fatta se il Bilancio di previsione di questa società non sarà in equilibrio. È una condizione di base perché, come ho detto, non possiamo affossare una società sana per darle un pezzo di società non sana. Alla base di tutti i ragionamenti, al di fuori dell'adempimento di legge, quello è un adempimento di legge, per cui non è che ne possiamo più di tanto fare prescrizioni, ma al di fuori dell'adempimento di legge, tutte le operazioni societarie saranno ad efficienza più e non saranno mai ad efficienza meno. Per cui, se ci fosse qualche problema, l'operazione non si farà, si rinvierà o si troveranno i giusti correttivi. Mettiamola come una riflessione di base di qualunque ragionamento che stiamo facendo. Nessuna iniziativa per trasferire perdite su qualcun altro. Giusto per ricordarci, nel 2016 abbiamo preso pezzi dei servizi che gestiva

EAV Bus, ex EAV Bus, quelli della Provincia di Benevento, li abbiamo trasferiti ad Air proprio per alleggerire il peso che c'era già sull'azienda EAV. Stiamo sempre andati verso questa tipologia di organizzazione e continueremo a farlo nell'assoluta solidità delle aziende. Per cui abbiamo di fronte sei o sette mesi, un anno di grandi studi, ma soprattutto di studi di natura industriale perché questo progetto innanzitutto è un progetto industriale, sicuramente ha un aspetto politico che abbiamo lanciato anche nella falsa riga di quello che il Presidente De Luca ha sempre dichiarato sull'azienda unica, ha un aspetto politico per quello che ha evidenziato il Presidente Caldoro, ma a parte questi aspetti di natura politica, ha un grande progetto industriale, perché il progetto deve essere innanzitutto industriale, perché stiamo facendo una crescita importante. Pensiamo che EAV ha assunto 500 persone negli ultimi anni, arriverà ad assumere 500 persone alla fine di quest'anno e quindi non possiamo fare nulla che non vada verso questa direzione.

Scusa se ti ho interrotto, ma volevo chiarire che non ne parliamo più, se l'operazione non si sostiene, non si fa.

AIELLO (UILTRASPORTI): Perfetto. Mi fa molto piacere questa pregiudiziale perché per quello che ne so io, ad oggi, quest'azienda, così come l'avete immaginata, su gomma non si può fare. A meno che non viene il mago Zurlì che ci trova 6 milioni di euro per risanare.

PRESIDENTE (Cascone)

(DE LUCA PRESIDENTE): È stato messo sotto contratto mago Zurlì.

IV COMMISSIONE CONSILIARE PERMANENTE

Urbanistica, Lavori pubblici, Trasporti

AIELLO (UILTRASPORTI): Continui ad interrompermi, io ho anche difficoltà ad esprimermi. Tra l'altro, sono anche abbastanza spaventato da una platea così numerosa, se continua ad interrompermi, non riesco a far capire neanche agli altri quello che voglio dire.

Le ripeto, le aziende pubbliche della Regione Campania sono già fallite quasi tutte, qualcun'altra si sta approssimando, se penso che Ctp ogni mese la prendiamo per i capelli e se penso che Anm abbia, nel Bilancio di previsione del Comune di Napoli, meno 19 milioni e mezzo, quindi, pure là non so come andiamo a finire, questo significa che se mettiamo insieme AIR e EAV, abbiamo fatto fallire tutte le aziende pubbliche della Campania, non rimane più nessuna.

Ho una preoccupazione su questo, però la preoccupazione me l'ha tolta il Presidente Cascone, quando dice che se c'è un'azienda che nasce con meno un euro di bilancio, quell'azienda non nasce. Su questo non ci torno più.

Presidente, se posso affrontare la questione della delibera 128, in cui prevedete il passaggio di Clp a Buonotourist lo faccio subito.

PRESIDENTE (Cascone) (DE LUCA PRESIDENTE): Lo farai dopo, chiudiamo un ragionamento e poi trattiamo l'altro. Mi ha chiesto di intervenire il consigliere Petitto, però se siete d'accordo, vorrei far finire i sindacati. Alfonso, prego.

LANGELLA (FIT-CISL): Su quello che avete espresso fino ad adesso, per quanto riguarda la parte politica, come FIT (Federazione Italiana dei Trasporti) e come CISL abbiamo già più volte detto che ci piace l'idea di un'azienda unica, ci piace soprattutto nell'ottica non tanto dei Consigli

di Amministrazione, come hai detto in precedenza, che non aumentano, ma sul fatto che possiamo dare dei servizi più efficienti ai cittadini e cercare di far risparmiare anche le aziende, magari mettendo tutti insieme si potrebbe risparmiare sui contratti di manutenzione esternalizzata dei bus, quindi, mettendoli tutti insieme sarebbe già un ritorno economico importante per quanto riguarda alcuni debiti di Bilancio di alcune aziende. Siamo favorevoli a queste idee.

Quando hai parlato in generale, dicendo che si immagina solo di aziende regionali e non di privati che funzionano, perché poi potrebbe diventare tutto malsano, ti viene il dubbio che a questo punto mettere insieme significa favorire un servizio più efficiente e più capace e non che qualcuno diventa malsano se entra nella gestione del pubblico. Dico questo perché non facendo più le gare, come si ragiona e poi entreremo nello specifico per quanto riguarda le questioni specifiche di Clp e Buonotourist, ma per quanto riguarda soprattutto la zona di Napoli, non facendo più le gare, abbiamo alcune aziende che andranno in proroga di contratto e non si sa per quanti anni, quindi, non so quanto è fattibile questa cosa, dovremmo tutti quanti vederla insieme, perché se riusciamo a dare un servizio efficiente e riusciamo a rendere questi lavoratori più sicuri e più tranquilli con un contratto collettivo nazionale di riferimento, come abbiamo già fatto, lo dicevi tu in passato, perché abbiamo già un pezzo che da EAV è passato ad AIR, quando abbiamo gestito la gestione di Benevento. Siamo pronti a rinegoziare anche quelle che sono le varie questioni contrattuali di ogni singolo lavoratore che si porta dietro, per cercare di non creare un disagio economico a queste maestranze.

IV COMMISSIONE CONSILIARE PERMANENTE

Urbanistica, Lavori pubblici, Trasporti

La questione delle quattro società, sappiamo bene, è imposta e quindi si deve fare e può anche funzionare se fatta bene. Mi viene da fare una domanda, perché poi nessuno l'ha detto, anzi, avete accennato alle probabili 500 assunzioni entro fine anno, che ancora non ci siamo arrivati, nonostante la buona volontà di tutti, però sembra che abbiate ancora delle graduatorie aperte in quello che è il concorso EAV e sembra che AIR, se il buon amministratore De Sio me ne dà conferma, sembra che a breve ci sia anche la pubblicazione di una graduatoria.

Abbiamo rappresentanti dei lavoratori, e anche quelli che saranno i futuri lavoratori, un bel po' di richieste per sapere che succederà se riusciamo a fare velocemente quest'unificazione dell'azienda per quanto riguarda la gomma. Mi piacerebbe anche capire questo per dare qualche risposta a questi vincitori di concorso. Grazie.

PRESIDENTE (Cascone) (DE LUCA PRESIDENTE): Passo la parola a De Sena, solo due precisazioni a Langella, le gare non sono state annullate, le gare sono sospese e si riattiveranno al termine della pandemia, quindi, quando il Governo certifica, così come previsto dalla legge, stiamo eseguendo quello che il Governo prevede, quando il Governo dichiarerà la fine della pandemia, di fatto, verrà ritirata la sospensione. Poi, dal punto di vista della tempistica di presentazione dell'offerta e quant'altro, bisognerà fare una valutazione, forse serviranno tre mesi o sei mesi, però le gare non sono state annullate. La parola a De Sena, prego.

DE SENA (CONF.A.I.L.- FAISA): Buonasera a tutti. Condividiamo, come diceva sia la UIL che la CISL, per quanto riguarda l'azienda unica. La prima cosa che guardiamo è la priorità per quanto

riguarda la salvaguardia dei posti di lavoro, è questa la prima cosa, per il resto, ci aspettavamo – Luca – che ci dicessi qualcosa in più. Ci hai tolto un pensiero, dicendo che le aziende, se non c'è la possibilità, è normale che non si possa fare niente, perché se non c'è che mettiamo l'AIR o Ctp o Clp, è importante che andiamo a guardare queste cose, sennò non ne roviniamo una sola, ma qualcuna in più.

Per quanto riguarda il ferro, hai detto che ci facevi sapere. Altra cosa che volevo sapere è per quanto riguarda il Clp, se ci aggiorni anche per quanto riguarda gli stipendi, questi ancora non prendono gli stipendi. Ad oggi, il Clp ancora non prende lo stipendio. Va bene così. Grazie.

PRESIDENTE (Cascone) (DE LUCA PRESIDENTE): Grazie De Sena. Passo la parola a Leongito. Come scritto nella chat, per i sindacati, sto procedendo in ordine di come mi escono nella schermata. Dopo viene Vuolo e poi la Orsa, poi l'Usb e poi D'Alessio, che è l'ultimo tra quelli che mi risultano.

LEONGITO (UGLFNA): Buonasera a tutti. Ringrazio il Presidente Cascone per aver convocato questa Commissione che parla della riorganizzazione delle aziende regionale e del Cpl. La mia non è una polemica, anche se qualche lavoratore ci ha inviato delle bozze, delle fasi che mi sono permesso anche di fare qualche telefonata al Presidente della Commissione Trasporti per capire cosa sta succedendo nel mondo dei trasporti in Regione.

PRESIDENTE (Cascone) (DE LUCA PRESIDENTE) Scusami, ti interrompo. Non è giusto che parliamo di una cosa che qualcuno conosce e qualcuno no. Nella

IV COMMISSIONE CONSILIARE PERMANENTE

Urbanistica, Lavori pubblici, Trasporti

presentazione del progetto di azienda unica, che hanno fatto le due aziende, EAV ed AIR, sono girate delle slide. Lo dico principalmente per i Consiglieri regionali e per qualche sindacato che non aveva questi buoni uffici all'interno della gola profonda che ha fatto girare queste slide, che erano assolutamente interne ad una riunione. In queste slide, veniva spiegato, nella prima parte quello che ci siamo raccontati, quindi, l'obbligatorietà di legge del ramo ferroviario, la possibilità dell'azienda su gomma e ovviamente l'ipotesi dell'azienda di servizi ferroviari. In una seconda fase, che viene proprio definita ultima fase del progetto, c'è la possibilità dell'unificazione delle aziende napoletane in questo grande progetto dell'azienda unica. È questo quello a cui fa riferimento Eduardo e in questo diamo anche una risposta al Presidente Caldoro che l'aveva accennato. Nelle idee ci sta, ovviamente, non dipendendo esclusivamente dalla Regione, l'abbiamo chiamata terza fase del progetto, nel senso che successivamente, quando e se ci saranno le condizioni a contorno, politiche ed industriali, si lavorerà su questo. È chiaro che l'organizzazione è stata immaginata anche per avere quell'obiettivo, ove ci fossero le condizioni. Ho voluto raccontare quello di cui vi parla il Segretario Leongito, altrimenti, qualcuno ha visto le slide e qualcuno no, qualcuno ha fatto il solito uso, ha fotocopiato e l'ha fatto girare. Non c'è scritto niente di pericoloso, è semplicemente la schematizzazione di questo che abbiamo detto.

LEONGITO (UGLFNA): Presidente, ringrazio per aver fatto luce su questa roba. Mi associo ai complimenti che ti ha fatto il collega Aiello, perché continua a interrompere ogni organizzazione nel proprio intervento, ma va bene così.

Anche noi, nell'impostazione modello RFI, è molto condivisibile. Ricorda bene anche il nostro Presidente Caldoro, già ai tempi della Giunta Caldoro siamo sempre stati favorevoli ad un'azienda unica regionale.

È molto condivisibile il modello della RFI, non voglio ripetere a chi mi ha preceduto, però siamo preoccupati quando parli del discorso di mettere insieme azienda gomma, AIR e EAV Bus. Nel tuo richiamo, nel tuo intervento, hai esplicitato che quest'operazione andrà a compimento quando vediamo i Bilanci, anche perché sennò andrebbe a affondare il castelletto che in premessa hai realizzato quando parlavi di razionalizzazione. Ovviamente, siamo per l'azienda unica, non quella a pioggia, quindi, non creare il carrozzone, perché il carrozzone fa male sia ai lavoratori che all'utenza perché avrebbe una vita breve. Bene hai fatto quando hai evidenziato il discorso che io, tra quei fogli che sono girati, ho letto come fase due. In questa prima fase, ovviamente, dovresti parlare di una razionalizzazione delle aziende che sono di competenza della Regione Campania. Il collega che mi ha preceduto, Antonio Aiello, parlava di un disavanzo della (...), anche lì dovremmo fare leva per cercare ad arrivare ad un dopo pareggio di Bilancio per far sì che questo si realizzi, altrimenti, stiamo parlando di aria fritta.

PRESIDENTE (Cascone) (DE LUCA PRESIDENTE): Grazie. Cedo la parola a Vuolo.

VUOLO (CONFAIL): Non ho chiesto la parola su quest'aspetto.

PRESIDENTE (Cascone)
(DE LUCA PRESIDENTE): Falco della Cisl. Perdonami, ho sbagliato.

IV COMMISSIONE CONSILIARE PERMANENTE

Urbanistica, Lavori pubblici, Trasporti

FALCO (FAISA-CISAL): Buonasera a tutti. Grazie dell'opportunità che ci dai, Presidente Cascone, di questa riunione che l'avevamo già chiesta da qualche tempo, rispetto anche alle carte che ovviamente e giustamente hai esplicitato.

La questione di un'azienda unica, un'azienda unica su gomma a carattere regionale, è una cosa che ci entusiasma, anzi, è un buon proposito, probabilmente, come sindacato è una cosa che abbiamo sempre perseguito, perché una cosa sono aziende singole, specialmente sulla gomma, dove si soffre di più, non solo in questo momento di pandemia, ma la gomma ha sempre sofferto nell'ambito del trasporto pubblico locale. Creare un'unica azienda, che secondo me darà più forza, più spessore, specialmente che è a carattere regionale, non può che far bene, ovviamente se in questo progetto andremo man mano a verificare, laddove ci sono altri tipi di necessità, di inglobare anche altri tipi di soggetti, anche se attualmente, come si è detto, sono in difficoltà, ma sono aziende importanti del territorio che comunque vanno salvaguardate, dove comunque ci sono lavoratori, comunque c'è un bacino d'utenza necessario e importante seguire per dare loro un servizio decente. Sotto quest'aspetto di progetto di azienda unica gomma, ci affascina, non sarà facile, perché sicuramente non sarà facile il percorso, perché non parliamo di unificare, depositi e autobus sono sotto un'unica gestione, ma portare anche uomini, donne e famiglie, quindi, anche questa cosa sarà sicuramente caratterizzata da un confronto e un ragionamento che sicuramente faremo non solo con la Regione, ma anche con chi gestirà quell'azienda unica, che sarà chiamato a gestire quest'azienda unica sia per quanto riguarda l'infrastruttura sia per quanto riguarda l'esercizio. Vediamo dove arriveremo.

La precisazione che hai fatto, che non si creerà un disequilibrio tra chi porterà debito e chi porterà (...), ma sicuramente si creerà quell'uniformità di azienda laddove le aspettative devono essere queste, un'azienda forte, perché poi EAV Bus ci insegna, e il Presidente Caldoro se lo ricorda, EAV Bus fu creata come un'azienda nuova, un'azienda senza zavorre, un'azienda senza debiti, dopo quattro anni quest'azienda fallì per 300 mila euro.

Quella è un'esperienza che abbiamo vissuto tutti i sindacati e l'hanno vissuta i lavoratori di quell'azienda. Credo che il progetto che si mette in campo non sarà quel tipo di film, ma probabilmente sarà un film ben diverso anche perché noi come Sindacati, tutti quanti, saremo ben più attenti rispetto a quanto accadde con EAV Bus, che ci facemmo tutti affascinare dalla nascita di un'azienda pubblica su gomma forte e poi abbiamo visto com'è andata a finire.

Per quanto riguarda il ferro, la legge impone questa suddivisione, quindi, è cosa giusta, corretta e che secondo me dà pure più spessore a un ferro importante sul territorio campano. È quasi una rivalutazione di questo tipo di attività, di esercizio e di mobilità che abbiamo sul territorio. Siamo felici che ci sia questa divisione e siamo convinti che questa divisione porterà alla crescita di queste aziende che nasceranno. Grazie. Ci sentiamo dopo per gli altri argomenti.

PRESIDENTE (Cascone) (DE LUCA PRESIDENTE): La parola all'Orsa, non so chi interviene, Formisano o Prisco.

SINDACATO ORSA: Buonasera a tutti. Abbiamo una difficoltà iniziale che è quella di comprendere se abbiamo un piano di lavoro, qualcosa su cui fondare le nostre riflessioni o c'è solo la

IV COMMISSIONE CONSILIARE PERMANENTE

Urbanistica, Lavori pubblici, Trasporti

presentazione fatta fin qui, in maniera egregia, dal Presidente Cascone.

Prima di andare a illustrare eventuali nostri dubbi, bisogna chiarire se questo tavolo ha elementi ufficiali su cui ragionare o meno, questo tavolo virtuale, quest'incontro virtuale.

PRESIDENTE (Cascone) (DE LUCA PRESIDENTE): In questo momento, la situazione è questa: l'EAV, derivando dal Piano Voci, quindi, da tutto quello che era previsto nel Piano Voci, ha predisposto uno studio, quindi, una sorta di proposta che ha trasferito agli uffici, alla Giunta regionale, e la Giunta ha dato indirizzo alle società, quindi, ad EAV e ad AIR, di studiare la possibilità di questa riorganizzazione, ben sapendo che esiste l'obbligatorietà dello scorporo del ramo infrastrutture, per cui, quello di fatto è un vincolo, nel senso che bisogna più studiare come farlo, che se farlo.

Per quanto riguarda le altre cose, è uno studio di come farlo e se farlo. Oggi, a sostegno di questa discussione, non c'è molto, perché le società si stanno organizzando per predisporre studi, approfondimenti, questioni giuridiche, hanno già fatto una prima chiacchierata che dopo la delibera diventerà una chiacchierata ufficiale per capire se l'autorità avrà delle prescrizioni da trasferire. Esisterà tutto un lavoro.

È chiaro che una delle ipotesi è traghettare tutto questo a un nuovo esercizio finanziario, quindi, il primo gennaio 2022, però – ripeto – non abbiamo né l'obbligo di correre, né l'obbligo di fare cose che non funzionano; l'unico obbligo che abbiamo è lo scorporo della rete e, come ci siamo detti, dobbiamo attuarlo, quindi si procederà in tal senso.

Sulle altre cose, aspettiamo i Piani industriali, aspettiamo gli approfondimenti con gli altri Enti

di regolazione e poi, man mano che avremo dei progetti, li sottoporremo ai sindacati.

La riunione di oggi nasce sulla richiesta di alcuni Consiglieri e sulla richiesta di alcuni sindacati che ovviamente, con la delibera di indirizzo, hanno chiesto di avere maggiori informazioni e le stiamo condividendo.

SINDACATO ORSA: È un chiarimento soddisfacente rispetto all'eventuale integrazione dell'intervento. Ovviamente, nessuno si può permettere di contravvenire alla legge, figuriamoci se lo può fare un'istituzione come la nostra Regione. È ovvio che, come organizzazione sindacale, accogliamo con favore la separazione di infrastrutture dalle imprese, quindi, su quello c'è poco da dire.

È ovvio che se nel chiacchierato, nel trapelato dei vari documenti, qualche dubbio sullo studio che sta girando e che magari qualcuno non ha e qualcuno ha, qualche dubbio di sorta lo avremo, ma siccome il chiarimento è tale che ci fa stare sereni e dire che è uno studio interno a un'azienda, non è cosa, è nelle disponibilità del sindacato, quindi, c'è poco da obiettare senza ufficialità. I dubbi li teniamo serenamente per noi, perché avremo da ragionare eventualmente su chi gestisce il personale di quest'ipotetica Capogruppo e, a cascata, su questo modello che sembra essere simile a quello per il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiano, quindi, simile, un sistema che preveda una holding delle società controllate e quindi il dubbio di capire se le relazioni con il sindacato le fa la Capogruppo di questa società o le singole varie aziende che la compongono. Quello, per esempio, è un elemento che a noi sindacalisti interessa particolarmente.

C'è da capire, eventualmente, la fattibilità di questa cosa, cioè quali sono gli elementi che

IV COMMISSIONE CONSILIARE PERMANENTE

Urbanistica, Lavori pubblici, Trasporti

potenzialmente sono critici per realizzarlo. È una cosa che il Presidente Cascone ha chiarito al tavolo, però se in una fase successiva di confronto con le parti sociali c'è anche la possibilità di sapere dove ci sono elementi di criticità, li possiamo intuire, gli interventi che mi hanno preceduto li intuivano, ci sono molte questioni che non lasciano presagire alla fattibilità di questa cosa, però magari ci potete raccontare eventualmente quali possono essere gli elementi per superare quelle criticità, magari non in questa riunione, nella successiva, ma sappiate che sappiamo delle criticità e vorremmo sapere come superarle. Come organizzazione siamo favorevoli a questa complessiva riorganizzazione, quando avremo un maggior dettaglio dell'operazione, che va oltre la sola audizione, saremo propositivi nel dire la nostra, attendendo eventualmente un Piano industriale che chiarisca non solo ai nostri rappresentanti, ma alla comunità intera quali sono i vantaggi di fare quest'operazione.

Non aggiungo altro, vi ringrazio per la vostra attenzione.

PRESIDENTE (Cascone) (DE LUCA PRESIDENTE): Ci sono altri due interventi dei sindacati, poi nell'ordine abbiamo Petitto, Acconcia e poi De Gregorio che magari voleva fare un altro intervento.

Passo la parola a USB, prego.

SANSONE (USB): Volevo salutare tutti i componenti del tavolo e ringraziare il Presidente Cascone, come sempre, per la sua esposizione chiara ed esaustiva. Come USB apprezziamo, raccogliamo con favore quest'ambizioso progetto industriale in cui l'obiettivo auspichiamo sia quello di efficientare e di organizzare e soprattutto rilanciare il Tpl campano, in linea con le nostre

richieste avanzate negli anni passati, anche di una costruzione di una sola azienda unica, dove immaginavamo che potesse rientrare anche il ferro, ma per le cose che ci siamo detti poco fa e per una pregiudiziale di legge sembrerebbe che questo tipo di organizzazione di progetto industriale non si possa realizzare.

Siamo disponibili ad un ulteriore confronto perché è giusto evidenziare che per anni il trasporto pubblico campano ha avuto sempre tagli economici, solo nell'ultimo tempo ci sono stati investimenti, dei lanci, e lo stiamo vedendo anche con l'acquisto dei nuovi mezzi che abbiamo messo su strada, di nuovi treni. È proprio l'EAV, a differenza delle altre aziende, hanno noti problemi economici e organizzativi e in piena pandemia sta facendo addirittura assunzione di personale.

L'unico pregiudizio che abbiamo è quello di dover garantire i livelli occupazionale e salariali di tutti i dipendenti circa attualmente occupati all'interno delle aziende e – ripeto – siamo pronti ad avere un piano concreto per poter lavorare insieme su questo progetto.

PRESIDENTE (Cascone) (DE LUCA PRESIDENTE): Ultimo intervento dei sindacati, Amedeo D'Alessio della CGIL.

D'ALESSIO, CGIL: Grazie Luca. Un saluto a tutti. Sul ferro c'è poco da dire perché veniva spiegato prima, siamo di fronte ad un obbligo di normativa, quello della separazione tra infrastruttura e servizio ferroviario.

Sulla questione EAV gomma e AIR, voglio spendere due parole, perché credo che sia un progetto positivo, partendo dal fatto e dal presupposto che uno degli elementi più critici di questo settore, sia a livello nazionale che a livello

IV COMMISSIONE CONSILIARE PERMANENTE

Urbanistica, Lavori pubblici, Trasporti

regionale, è proprio la grossa frammentazione che c'è da un punto di vista delle imprese. Considerando anche le cose che diceva De Gregorio rispetto probabilmente ad un calo strutturale che avremo, anche sul versante dell'utenza, perché questa pandemia sta ridisegnando tutti i contesti economici e sociali, credo che a maggior ragione, ci sia l'esigenza di mettere in campo dei progetti industriali che sappiano razionalizzare il sistema attraverso aziende pubbliche sempre più strutturate che possano da un lato tutelare meglio le condizioni del lavoro e dall'altro anche migliorare la propensione agli investimenti. Credo che abbiamo la necessità di mettere in campo investimenti per intercettare, anche attraverso mezzi sempre più efficienti da un punto di vista ambientale, ma anche attraverso il ricorso alla tecnologia, i nuovi bisogni dell'utenza.

Auguro e sono sicuro che ci possa essere un confronto ulteriore con le organizzazioni sindacali, sulla base dei piani industriali. Sono d'accordo rispetto al fatto che questo debba essere il primo passo, perché credo che questo progetto deve essere inserito dentro una cornice più ampia che possa vedere il coinvolgimento di tutte le istituzioni interessate e di tutte le parti sociali per addivenire ad un progetto ambizioso di razionalizzazione del trasporto.

Chiudo con un plauso rispetto al tema dell'organizzazione dei vaccini, perché sembra un segnale importante che la Regione sta dando nei confronti dei lavoratori del trasporto pubblico locale, lavoratori che non si sono mai fermati, nemmeno durante i picchi della pandemia. Voglio fare un plauso anche su questo rispetto all'azione che ha messo in campo la Regione Campania, di concerto con l'EAV, mi auguro che questo possa

essere d'auspicio per mettere in sicurezza tutto il sistema dei trasporti. Grazie.

PRESIDENTE (Cascone)

(DE LUCA PRESIDENTE): Grazie. Abbiamo ascoltato i sindacati. Ho prenotazioni, su questo primo argomenti, ancora di quattro interventi, poi passerei al tema Clp, ovviamente se non si sviluppa qualcosa. La parola al collega Petitto, prego.

CONSIGLIERE PETITTO (MISTO - DAVVERO): Buonasera a tutti. Non entro nel merito degli adempimenti normativi per quanto riguarda il trasporto sul ferro, perché poi lo faremo, come ha detto bene il Presidente Cascone, in futuro. Lo ringrazio per le assicurazioni sul futuro dell'AIR, che è quello che preoccupa maggiormente il territorio. Resto un po' preoccupato, perplesso, su tanti argomenti, partendo dalla diversità della tipologia dei servizi che fa EAV rispetto all'AIR e le tante preoccupazioni sollevate anche da qualche rappresentante sindacale e lo stesso Presidente Caldoro, mi riferisco ai 500 dipendenti, mi riferisco alle perdite che si sono registrate negli ultimi anni da parte di EAV, le varie ricapitalizzazioni e quant'altro. Ovviamente, le assicurazioni del Presidente Cascone mi fanno ben sperare, come auspico che in futuro ci saranno altri momenti di confronto, soprattutto nell'analizzare un Piano industriale che prevede una fusione tra i due Enti.

Devo mettere l'accento su una problematica relativa al metodo. Sì, siamo in audizione, però dopo che è stata già dato un indirizzo politico in tal senso. Resto ancora più dubbioso sul futuro

IV COMMISSIONE CONSILIARE PERMANENTE

Urbanistica, Lavori pubblici, Trasporti

che può scaturire da questa fusione, e mi riferisco alla delibera n.116.

Ripeto, se è un gioiellino AIR è perché c'è un problema infrastrutturale, soprattutto nelle aree interne. Avellino è l'unica città della Regione Campania che non è collegata su ferro con Napoli, quindi, con l'alta capacità e con l'alta velocità. Questo ha fatto scaturire un problema di saturazione di trasporto su gomma, anche per questo è la società in attivo. Poi, va riconosciuto l'egregio lavoro svolto in questi anni dall'attuale dirigenza e dalle altre dirigenze che ci sono state. Ripeto, per me ci sono tanti dubbi sul futuro, però le rassicurazioni del Presidente Cascone e l'attenzione che sapranno rivolgere, sia la parte politica che i sindacati su quest'argomento, soprattutto nell'analizzare il Piano industriale, mi fanno ben sperare per il futuro dei lavoratori e soprattutto per un miglioramento del servizio in zone come quelle che rappresentiamo che hanno la necessità di avere un'implementazione in tal senso. Oggi, questo non l'abbiamo sul nostro territorio, lo scontiamo e non vorremmo che ci venisse fatto un ennesimo "scippo", consentitemi il termine, che andrebbe a danneggiare un settore che nel resto della Campania, ahimè, non è decollato nel corso degli anni.

PRESIDENTE (Cascone)

(DE LUCA PRESIDENTE): Grazie. La parola al collega Petracca, prego.

PETRACCA (PARTITO DEMOCRATICO): Tenevo a fare i complimenti al Presidente Cascone per l'approccio assolutamente pragmatico alla questione. Com'è stato evidenziato da più parti, da Caldoro in premessa e dai sindacati poi, siamo di fronte a una componente di legge rispetto a una questione

normativa nazionale, ma siamo anche di fronte ad un'evidente scelta politica. Le preoccupazioni che hanno espresso i sindacati sono le preoccupazioni di tutti, ovviamente parlo solo del ramo gomma, quindi, del problema che è stato sollevato dai sindacati rispetto alla condizione economica e finanziaria di EAV, ma vorrei ricordare a tutti, in primis a me stesso, che la Regione Campania ha adottato una ricapitalizzazione per quanto riguarda EAV e siamo in una condizione, come più volte sottolineato dal Presidente Cascone, che la fusione delle aziende, quindi, il ramo di azienda di EAV gomma passerà sotto AIR mobilità qualora le condizioni di Bilancio garantissero che non ci sarà un problema per la stessa AIR.

AIR rappresenta un gioiello per la Provincia di Avellino, l'hanno detto un po' tutti, l'ha ricordato anche il mio collega Petitto in precedenza ed è ovvio che, per l'Irpinia, essere protagonisti rispetto all'intera Regione Campania per il ramo gomma è un onore.

Credo che le linee di indirizzo, così come disposte nella delibera di Giunta più volte citata nei precedenti interventi, vadano nella direzione di quanto è stato esplicitato più volte da Luca, quindi, sono un po' a garanzia rispetto ai timori di tutti, compresi i miei, più volte espressi dai sindacati. È ovvio che la fusione avverrà nel momento in cui le condizioni di Bilancio garantiranno che la società che si andrà a creare, che verrà fuori, non sarà una società che andrà verso condizioni di Bilancio disastrose, com'è stato in passato, ovviare non per AIR, ma in condizioni di Bilancio in pareggio o, come auspichiamo, com'è stato per anni per l'AIR, in attivo.

Era giusto una considerazione che volevo fare. Ho condiviso pienamente il deliberato della Giunta e ritengo che questo per la Provincia di (...), in

IV COMMISSIONE CONSILIARE PERMANENTE

Urbanistica, Lavori pubblici, Trasporti

modo particolare per la Regione Campania, possa essere un'opportunità. Grazie.

PRESIDENTE (Cascone) (DE LUCA PRESIDENTE): Cedo la parola al dottor Acconcia. Volevo condividere con tutti un'informazione che è nota, però è bene ripeterla: l'AIR mobilità si candida alla gestione dei servizi della Provincia di Avellino, Benevento e Salerno, questo nell'ambito delle gare di cui parlavamo. L'attuale gestione dei servizi su Salerno corrisponde, cito solo il numero dei dipendenti per dare una grandezza, ma potremmo citare anche le risorse economiche, a gestire circa mille, milleduecento dipendenti che in questo momento orbitano sulla Provincia di Salerno. L'anomalia di questa discussione è che nessuno si è posto il problema di quando l'AIR si è candidata a gestire un servizio che era la somma di quello che faceva più il doppio, quindi, i servizi nella Provincia di Salerno e oggi ci poniamo i problemi della fusione con EAV. Sicuramente ci sono termini di Bilancio, valorizzazione economica, però l'AIR è talmente in condizioni di gestire e di essere un'azienda riferimento su scala regionale che si è preposta da sola, ovviamente in Ati con altre realtà, a gestire un servizio che è due volte quello che fa, proprio perché è convinta dell'ottimizzazione dell'economia di scala e della possibilità di gestire. Poi, vincerà o non vincerà, è tutta una derivazione.

Ai consiglieri della Provincia di Avellino, ma in generale agli amici, ai sindacati che questa cosa già la sanno, dico che dobbiamo avere sempre la stessa logica: se l'AIR partecipa alle gare vuole raddoppiare i propri chilometri, i propri dipendenti, va bene; se decidiamo di fare la fusione per poterla gestire, dobbiamo avere lo stesso approccio positivo e non negativo, fermo

restando che i numeri devono trovarsi. Su questo non c'è nessuna discussione.

Lascio la parola al dottor Acconcia.

ACCONCIA, (AMMINISTRATORE UNICO AIR): Buonasera a tutti. Volevo ricordare a me stesso e un po' a tutti.

(Interruzione microfonica)

PRESIDENTE (Cascone) (DE LUCA PRESIDENTE): Va via la voce, non ti riusciamo a sentire. Vuoi provare una nuova connessione?

ACCONCIA (AMMINISTRATORE UNICO AIR): Dicevo che non c'è solo un obbligo dal decreto legislativo 175 del 2016 che obbliga la separazione e la gestione del ferro dal resto delle altre attività, ma c'è anche un altro obbligo.

(Interruzione microfonica)

PRESIDENTE (Cascone) (DE LUCA PRESIDENTE): Purtroppo non si sente quello che dici. La parola a De Gregorio che voleva intervenire, così completiamo.

DE GREGORIO (PRESIDENTE EAV):

Il tema dell'equilibrio economico di EAV gomma è un tema che riguarda tutte le aziende sulla gomma dell'area metropolitana di Napoli. Se prendiamo il ramo gomma di Anm, se prendiamo Ctp, se prendiamo EAV gomma, tutte hanno un problema di equilibrio economico, quindi, il problema esiste a prescindere dalla fusione. Lo dobbiamo trovare comunque un equilibrio, non è che se facciamo la fusione abbiamo un problema e se non facciamo la fusione non abbiamo il problema.

IV COMMISSIONE CONSILIARE PERMANENTE

Urbanistica, Lavori pubblici, Trasporti

È un tema che conosciamo, che abbiamo portato all'attenzione della Giunta regionale, Cascone lo conosce molto bene, i sindacati lo conoscono meglio di me. Credo che questo problema, fusione o non fusione lo dobbiamo affrontare con delle scelte nette e risolverlo. Grazie.

PRESIDENTE (Cascone) (DE LUCA PRESIDENTE): Acconcia, riproviamo, prego.

ACCONCIA (AMMINISTRATORE UNICO AIR): Volevo solo ricordare che non c'è un solo obbligo dal decreto legislativo 175 del 2016, cioè dello scorporo della rete del ferro dal resto dei servizi, ma c'è anche un altro obbligo, quello degli oneri di motivazione analitica. Giusto per tranquillizzare tutti, questa cosa si può fare se dimostriamo analiticamente che c'è la convenienza economica e la sostenibilità finanziaria, altrimenti non si può fare. È una preoccupazione legittima, ma siamo garantiti anche dal decreto legislativo che – ripeto – oltre a obbligarci di fare scorporo da rete ferro, ci obbliga anche ad analizzare, in maniera analitica, la convenienza economica e la sostenibilità finanziaria.

Dopodiché, è chiaro che la nostra ambizione è quella, nel momento in cui verifichiamo i numeri, di aumentare il livello di qualità dei servizi, chiaramente su scala regionale. Grazie per l'attenzione.

PRESIDENTE (Cascone) (DE LUCA PRESIDENTE): Grazie a tutti. Spero che siamo stati esaustivi in quest'interlocuzione, ovviamente serve a tutti, consiglieri e sindacati, per avere una prima informativa. Poi, man mano, nello sviluppo dei Piani industriali continueremo ad interfacciarci e a condividere, ci mancherebbe

altro, dobbiamo fare operazioni virtuose e nulla di più.

Credo che possiamo passare al secondo punto all'ordine del giorno, il tema: "Clp Buonotourist". Abbiamo avuto, anche su questo, diverse interlocuzioni con i sindacati. In questo momento, non toccherei il problema degli stipendi, perché è un fatto a sé stante, legato a Clp. Vorrei informare tutti sullo stato dell'arte di queste due situazioni, parliamo di Clp e di Buonotourist, ricordando che abbiamo già fatto un'audizione su questo tema forse un mesetto, un mesetto e mezzo fa, non ricordo bene.

Per la società Buonotourist è arrivato alla direzione Mobilità, quindi, alla Regione Campania, il decreto di fallimento della società, per cui, ci troviamo con un'azienda che è fallita. È vero che è un'azienda che non eserciva più i servizi, perché aveva fatto un fitto di ramo d'azienda.

(Interruzione microfonica)

PRESIDENTE (Cascone) (DE LUCA PRESIDENTE): Per la società Clp abbiamo la situazione che alla fine del 2020 il prefetto di Napoli ha comunicato alla Regione Campania che, evidenzio questo passaggio, ad ottobre 2020 aveva chiesto una proroga dello stato commissariale di 24 mesi, nelle more dell'espletamento della gara di cui abbiamo parlato un'oretta fa, a dicembre il prefetto di Napoli ha comunicato che non sarebbe stato più possibile prorogare questi commissariamenti e che entro i prossimi sei o sette mesi, in realtà otto, perché ci ha dato tempo fino al 31 agosto, la Regione Campania doveva individuare il soggetto subentrante al Clp.

IV COMMISSIONE CONSILIARE PERMANENTE

Urbanistica, Lavori pubblici, Trasporti

Sono queste le due situazioni che partono da due situazioni diverse, un fallimento e un'interdittiva antimafia, ma di fatto portano alla stessa situazione: l'impossibilità di proseguire, con l'attuale soggetto, la gestione di questi contratti. Rispetto a questo, il 31 marzo la Giunta regionale ha dato un indirizzo alla direzione Mobilità, indirizzo che va verso la possibilità dell'affidamento in house alle aziende regionali, affidamento in emergenza alle aziende in house, scusate, ho commesso un'imperfezione, quindi, di valutare la possibilità di quest'affidamento.

Metto sul tavolo tutti i temi, perché conosciamo le preoccupazioni dei sindacati e anche di qualche consigliere, ho letto di Marco Nonno che ha fatto un intervento in tal senso.

Rispetto a questo, quindi, alla necessità che la direzione Mobilità deve poter valutare la possibilità di affidamenti in house, ovviamente se non ci fosse questa possibilità bisogna andare ad una manifestazione di interesse, nel senso che bisogna chiedere al mercato che c'è qualche soggetto che è disponibile a gestire questi contratti, sempre fino al completamento delle procedure di gara, perché quelle restano un percorso in campo. C'è il tema del classico passaggio di cantiere, per cui è stato necessario individuare una fotografia dell'esistente, perché bisognava definire quali dipendenti fossero inseriti in quest'ipotetico passaggio di cantiere.

È chiaro che la Regione si è trovata in una difficoltà, perché avrebbe dovuto decidere un giorno in cui la fotografia doveva essere fissa, quindi, bisognava fare una scelta. La scelta più corretta che è stata ipotizzata dalla Giunta è quella di fotografare le stesse condizioni che c'erano nella gara, per cui la fotografia del personale al 31 dicembre 2017, che è una fotografia precisa che

individua tutte le persone legate ai servizi di Tpl minimi, in modo da cristallizzare una situazione. Non sto a parlare dei mezzi e non sto a parlare dei depositi, perché non credo siano di particolare interesse per i sindacati.

È ben noto a tutti, in particolare per Clp, che la forza lavoro non corrisponde semplicemente ai 330, vado a memoria, posso sbagliare qualche numero, lavoratori individuati a tempo indeterminato nel lotto di gara di Caserta. Questo perché c'è stato un contenzioso tra Clp e la Stazione appaltante perché loro ritenevano di dover inserire anche tutti i lavoratori a tempo determinato. Come ben sapete, nelle procedure di gara, il passaggio di cantiere è garantito esclusivamente ai soggetti a tempo indeterminato, per cui, loro hanno anche perso questi ricorsi perché è chiaro che se devi dichiarare un numero di dipendenti, è il numero dei dipendenti a tempo in indeterminato legati ai servizi. Questa è la fotografia che è stata fatta. È noto a tutti, parlo per il Clp, può darsi ci sia una situazione simile anche in Buonotourist, non lo so, adesso fotografo la situazione del Clp che sembra quella più attenzionata.

È noto a tutti che c'è un delta di dipendenti che probabilmente sono funzionari al servizio, ma non rientrano in questa categoria. È chiaro che questo tema andrà affrontato e andrà affrontato con il soggetto subentrante, quindi, con le aziende della Regione Campania, ove fosse individuata l'azienda della Regione Campania o con le aziende che parteciperanno alla manifestazione d'interesse se si deciderà il percorso delle manifestazioni di interesse.

In quel momento storico, da un lato potremo fotografare il personale inserito nella data room della gara, quindi, un numero preciso di dipendenti, e da un altro fotografare i dipendenti

IV COMMISSIONE CONSILIARE PERMANENTE

Urbanistica, Lavori pubblici, Trasporti

che risultano nel piano dei servizi, ma che non esistono nella data room. È comprensibile che bisogna, nei limiti, cercare di dare una risposta a tutto.

Uso una frase strana, però è solamente per fotografare. Purtroppo, è stato necessario fare questo lavoro perché teoricamente, dalla pubblicazione della delibera ci sarebbe potuto essere una corsa alle assunzioni. La immagino come condizione limite, per cui, delle aziende si trovavano ad avere cento dipendenti e ne avevano duecento a tempo indeterminato, perché poi finiscono tutti quanti in un trasferimento di cantiere. È chiaro che questo non sarebbe stato sostenibile, per cui bisognava fare una scelta, la scelta più corretta c'è sembrata quella di fotografare la situazione della gara, cosa che è stata fatta, e poi rimandare ad un accordo sindacale con il soggetto subentrante per capire quanti dei dipendenti che in questo momento effettuano il servizio sono o non sono all'interno della procedura.

Vorrei dire ai sindacati di stare relativamente tranquilli perché è un percorso noto alla Regione Campania, noto all'azienda cedente, sarà noto all'azienda subentrante perché verrà messo sul tavolo da voi e ovviamente anche dalla Giunta, perché non c'è nessuna volontà di creare delle problematiche sociali, però purtroppo una fotografia a norma di legge andava fatta.

Mi ha chiesto la parola il consigliere Di Maiolo per primo, poi ci sono i sindacati. Poi interviene Faisa e poi Nappi.

CONSIGLIERE DI MAIOLO (MISTO - FARE DEMOCRATICO): Presidente, mi ero prenotato prima che lei illustrasse in modo attento e concreto il problema. Il problema era sulla questione del passaggio di cantiere, ma sei stato

esaustivo, quindi, mi riservo di intervenire dopo, in virtù di qualche altro intervento dei sindacati. Grazie.

PRESIDENTE (Cascone) (DE LUCA PRESIDENTE): Falco, prego. No, era la mano alzata di prima. La parola a Severino Nappi, prego.

CONSIGLIERE NAPPI (LEGA CAMPANIA): Grazie Presidente, molto preciso e puntuale. Ho evitato di intervenire sulla prima fase perché spero che ci siano occasioni di confronto più ampie rispetto a un tema che è di portata generale. Vorrei fare qualche breve considerazione sul tema che riguarda la delibera di Giunta recente, sulla quale devo dirvi che ho delle perplessità che attengono sia la vicenda salernitana che la vicenda della Clp. La questione attira la mia attenzione dal punto di vista dei lavoratori.

Per quanto riguarda la circostanza che sia intervenuto il fallimento della società Buonotourist, anche se c'è stata una risoluzione o, meglio, la comunicazione da parte dell'affittuario che non intendeva proseguire il rapporto, nulla vieta di valutare, e pare che ci sia stata una disponibilità in questo senso, di proseguire il rapporto con questo soggetto, visto che state valutando l'ipotesi di un affidamento diretto. Spero che ci siano le condizioni per prendere in considerazione questo versante anche perché è evidente che il mantenimento dell'attuale assetto consentirebbe la società che attualmente opera di poter garantire anche tutti gli altri servizi accessori, quindi, personale che in qualche modo, al netto di quelli che sono oggetto di un rapporto diretto con la Pubblica Amministrazione, per i servizi minimi, potrebbe essere tenuto in vita.

IV COMMISSIONE CONSILIARE PERMANENTE

Urbanistica, Lavori pubblici, Trasporti

Non c'è bisogno, dunque, di cercare altrove se ci sono le condizioni anche per la scelta che voi stessi ritenete di fare, se è legittima, perché se è legittima per l'affidamento in house, lo diventa anche per quanto riguarda il soggetto che oggi lo gestisce. Questo, consentirebbe di tener dentro tutto quanto il personale, anche quello dei servizi accessori. Al tempo stesso, c'è un tema che credo, poi mi si correggerà se sbaglio, che su Salerno l'organizzazione di EAV e anche di AIR non credo che sia presente su gomma, quindi, si porrebbe un problema di articolare un servizio e questo, probabilmente, avrà dei costi gestionali e organizzativi di vario genere che non credo sia necessario o comunque opportuno sostenere.

Questo riguarda il versante salernitano. Per quanto riguarda il versante della Clp, Presidente, hai correttamente segnalato che il tema centrale è in fondo quello del personale. Mi permetterai di dissentire rispetto al risultato della delibera di Giunta, sia questa specifica sia quella più in generale, la 597. A me non sembra affatto che il quadro normativo di carattere nazionale e internazionale vada nella direzione che avete detto perché, a mio avviso, il personale a tempo indeterminato, è testuale quello che dice la normativa, cioè che tutto il personale in servizio a tempo indeterminato, presso il gestore uscente, dice la delibera n.597, mentre la normativa nazionale fa riferimento tout court a tutto il personale dipendente e questo sarebbe l'articolo 50 del Testo Unico.

PRESIDENTE (Cascone) (DE LUCA PRESIDENTE): Scusali, Severino, posso interrompere?

CONSIGLIERE NAPPI (LEGA CAMPANIA): Finisco, poi mi replichi. Facciamo prima.

La normativa comunitaria, le delibere dell'autorità di regolazione dei trasporti, la n.49 del 2015 e la n.154 del 2019 e anche le precedenti delibere di Giunta regionale, la n.793 e la n.384 del 2018, tutte e due dicono la stessa cosa, cioè dicono che si fa riferimento al totale del personale.

La scelta successiva, di voler introdurre una differenza tra lavoratori subordinati a tempo determinato e a tempo indeterminato, è una scelta tutta della Giunta campana che oggettivamente crea un disequilibrio del tutto non giustificabile sia in luce della natura dei rapporti, sia anche perché c'è un'esclusione che non ha senso. Hai richiamato dei precedenti che tuttavia attendono a un profilo formale di attualità dell'interesse, cioè l'unica pronuncia che esiste dice semplicemente che per quanto riguarda i lavoratori a tempo determinato non possono ancora dolersi perché siamo ancora nella fase astratta, ma in realtà, nel merito della vicenda, esiste un macigno che è quello che dice la normativa nazionale e come si sta applicando in tutto il resto del Paese, cioè, si tiene dentro sia i lavoratori subordinati, a tempo determinato, sia quelli a tempo indeterminato.

Perché, del resto, a fronte di un'organizzazione aziendale che pacificamente fa un ampio ricorso al tempo determinato, operare una distinzione quando il quadro normativo intero, nello sterilizzare la titolarità dell'impresa, non fa altro che porre in evidenza un elemento importante, cioè la legge vuole che quelli che facevano il servizio prima, lo facciano anche dopo. Nel momento in quale un'organizzazione aziendale decide di farlo con lavoratori a tempo determinato, questi, passeranno con le medesime modalità nelle quali erano in precedenza.

IV COMMISSIONE CONSILIARE PERMANENTE

Urbanistica, Lavori pubblici, Trasporti

Creare una discriminazione, mettere a rischio, in questo periodo, centinaia di posti di lavoro o, peggio, come sentivo dire affidare a chi subentrerà, al netto di quello che può essere il soggetto che lo farà, delle scelte significa creare un vulnus notevole a fronte di un quadro normativo che è oggettivamente chiarissimo. Ripeto, il dato testuale della normativa nazionale, che non si vuole più applicare, dice che il trasferimento avviene senza soluzione di continuità di tutto il personale dipendente dal gestore uscente al subentrante. Totalità è il concetto che viene in evidenza. Qui si vuole operare un distinguo in forza di una delibera di Giunta regionale che è comunque sub iudice e lo sarà sicuramente. Perché creare un contenzioso? Perché aprire dei varchi che magari possono essere, certamente non da voi che siete oculati e attenti, nei quali infilare altro personale che chissà da dove viene e con quali modalità?

Ecco perché invito a ragionare, come anche, sempre sul tema più ampio della vicenda del subentro.

PRESIDENTE (Cascone) (DE LUCA PRESIDENTE): Come varchi, che significa? Ti devo interrompere.

CONSIGLIERE NAPPI (LEGA CAMPANIA): Chiaramente, se tu dici che chi subentra, e non sappiamo chi subentra, perché tu stesso hai detto che bisognerà approfondire se si può fare un passaggio diretto, affidiamo al signore che arriverà domani la scelta di capire se Pasquale ce lo prendiamo oppure facciamo un'altra procedura, in violazione di una norma con un rischio che, secondo me, addirittura alla luce del progetto che la Giunta mette in campo, cioè il fatto che si immagina di dover arrivare ad un'unica grande

gestione del trasporto su gomma, questo rischio ce lo portiamo sul pubblico quando sarà, quindi, di avere un'ulteriore fonte di contenzioso che riguarda centinaia di persone.

Un altro dato, questo è importante per chiarezza. Ho il verbale, mi è stato mandato dalle organizzazioni sindacali, il verbale della Prefettura del 27 gennaio dove contrariamente a quanto dice la delibera di Giunta, che fa riferimento al fatto che sarebbe stata la Prefettura che avrebbe dato ordine di chiudere tutto entro il 31 agosto 2021, in realtà, il verbale della Prefettura dice il contrario, dice che il termine è stato indicato dalla Regione Campania. Su questo tema pongo una questione, pare di ricordare che esiste una delibera di carattere generale che proroga tutte quante le attività e su questo, la stessa delibera di Giunta che ci interessa, dice apoliticamente, cioè senza motivare il perché, che si profila inapplicabile l'indirizzo espresso della facoltà di proroga, cioè quella generale prevista dalle normative nazionali sul Covid.

Bisogna stare attenti, nell'interesse dei lavoratori prima di tutto e in generale nell'interesse pubblico che tutti quanti dobbiamo preservare, prima di fare atti che possano sfociare in un contenzioso complicato con degli effetti anche pesanti che possono riverberarsi su un servizio di carattere generale. Grazie.

PRESIDENTE (Cascone) (DE LUCA PRESIDENTE): Grazie a te. Prima di passare la parola a Marco Nonno, volevo chiarire una cosa al consigliere Nappi, oltre a un approfondimento su qualche questione che ha posto.

Il tema dei tempi della Regione Campania è esclusivamente legato al fatto che la Prefettura ha scritto per chiudere il rapporto con Clp, ci ha chiesto quanto tempo era necessario per

IV COMMISSIONE CONSILIARE PERMANENTE

Urbanistica, Lavori pubblici, Trasporti

individuare un subentrante e la Regione ha detto 6 o 8 mesi. Per cui, la Prefettura ha comunicato che entro il 31 agosto bisogna chiudere questo rapporto. È sul presupposto che la Prefettura ci ha chiesto di quanto tempo avevamo bisogno per chiudere le procedure per individuare un subentrante, che noi abbiamo definito un tempo.

CONSIGLIERE NAPPI (LEGA CAMPANIA):
Ho letto il verbale.

PRESIDENTE (Cascone) (DE LUCA PRESIDENTE): Il verbale è postumo, ti faccio avere le lettere, ti prego di condividerle in questo momento così, poi ti faccio avere tutti i documenti, in modo che puoi conoscere la documentazione di cui stiamo parlando.

Ad ottobre 2020 abbiamo chiesto ventiquattro mesi di proroga dei commissari, a dicembre del 2020, più o meno, sto andando a memoria, la Prefettura ci ha comunicato di completare l'attività e ha individuato, in otto mesi, il tempo necessario al subentro. Rispetto al tema dei lavoratori, vorrei tranquillizzare tutti, perché secondo me non è passato bene questo messaggio. Non è volontà di nessuno, quella di escludere una parte dei lavoratori nella possibilità del passaggio di cantiere. Esiste un tema, ci sono delle gare in corso, queste gare hanno individuato la fotografia di un servizio sulle quali, tra l'altro, il Clp ha fatto dei ricorsi che ha anche perso o sono stati dichiarati non validi, per cui la fotografia è stata confermata nei numeri trasmessi da Clp. Per evitare ogni tipo di collegamento, quindi, di inficiare un percorso di gare importante, che è dedicato a dieci anni di servizi, per un valore di due miliardi e mezzo di euro, dei quali è stata fatta già una procedura molto ampia e sono già state individuate le società che hanno i requisiti per

poter presentare l'offerta finale, si è ritenuto opportuno fotografare lo stesso numero inserito nelle procedure di gara nella data room. Questo non significa che dal punto di vista del subentro non può essere individuato, insieme ai sindacati, insieme all'azienda subentrante, la possibilità di recuperare anche lavoratori a tempo determinato. Ovviamente, per questo va ben fotografato o, meglio, andrà in futuro ben fotografata una data di esistenza, è comprensibile che nessuno si può mettere a fare assunzioni in una fase così delicata, per cui, dobbiamo fotografare quantomeno una tempistica di procedure e su questo ovviamente vorrei che ci tranquillizziamo come consiglieri, ci tranquillizziamo come sindacati e lavoriamo tutti insieme affinché questo percorso possa avvenire in tempi rapidi e senza creare nessun disequilibrio con gli altri. Del resto, Clp comunica sempre alla Regione Campania il numero dei lavoratori attualmente in servizio sui servizi minimi, che non vorrei sbagliare, dovrebbe essere di quattrocentoquaranta, quindi, circa settanta o ottanta in più di quelli che sono inseriti nella data room. Per cui, anche il numero sul quale si ragiona è abbastanza chiaro.

Rispetto al tema Buonotourist, consigliere Nappi, ho solo una perplessità, ovviamente questa perplessità è ribaltata sull'avvocato Carannante, sulla direzione Mobilità. Siccome il titolare del contratto con è il subentrante, ma è Buonotourist e trattandosi di contratti ponte che derivano illo tempore e per i quali, attraverso un'operazione societaria interna alla società Buonotourist è stata fatta questa cessione a Sky, che è la nuova società. Nel momento in cui dobbiamo individuare un soggetto subentrante, non possiamo, almeno questa è la valutazione che è stata fatta in un paio di riunioni intercorse in Regione, non considerare che, come Sky, potrebbe esserci qualcuno altro,

IV COMMISSIONE CONSILIARE PERMANENTE

Urbanistica, Lavori pubblici, Trasporti

perché Sky non è titolare di nessun contratto, se non di un fitto di un ramo d'azienda, da parte di un'azienda che è fallita. Alla luce di questo, si sta valutando se è il caso di andare avanti verso una società regionale o, piuttosto, fare una manifestazione di interesse, ovviamente coinvolgendo, così com'è stato anche preannunciato, anche l'azienda che gestisce.

Onestamente, ma è una sensazione che ho io, mi posso anche sbagliare, probabilmente alla luce degli approfondimenti amministrativi che farà la direzione Mobilità, quello che dirò potrà essere non corretto, diventa difficile individuare un soggetto che non era presente storicamente, nei dieci anni di contratto, ma che è subentrato solamente nell'ultimo anno, posso sbagliare, magari sarà un anno e mezzo o due anni, che gestisce per conto di Buonotourist, perché è in chiaro che ci sono tante aziende che potrebbero avanzare la stessa pretesa e la stessa richiesta di fare questi servizi a fronte di un'azienda relativamente giovane che, per carità, ha sempre operato in assoluta correttezza.

Passo la parola al consigliere Nonno e poi sembra che ci sia Aiello. Marco, vogliamo sentire prima i sindacati o vuoi intervenire?

CONSIGLIERE NONNO (FRATELLI D'ITALIA): Sentiamo prima i sindacati.

PRESIDENTE (Cascone) (DE LUCA PRESIDENTE): La parola a Tonino Aiello, prego.

AIELLO (UILTRASPORTI): La delibera n.128 sempre. Credo che sia una miscellanea di due cose che non vanno bene insieme. La delibera parla dell'applicazione del Regolamento della comunità europea 1370 del 2017, che affida a un'altra azienda per scongiurare il pericolo

imminente dell'interruzione di servizi minimi, poi, dentro a quella delibera ci infiliamo le delibere n.384, la n.597 che fotografano la forza lavoro, come diceva il Presidente Cascone, al 31 dicembre 2017.

Non credo che questa delibera sia l'affidamento delle gare, questa è una delibera che applica il Regolamento europeo 1370. Severino Nappi, che è un illustre avvocato, ha fatto riferimento a molte leggi dello Stato, dell'Europa, però se non sbaglio esiste una legge della Regione Campania, che è la legge n.3 del 2002, che all'art.37 parla del trasferimento del personale dipendente, in caso di subentro di nuova impresa e parla di tutto il personale dipendente perché alla fine stiamo parlando non di sessanta o di settanta lavoratori, ma stiamo parlando di centootto lavoratori. La data room del 31 dicembre 2017, Clp, era trecentoquaranta dipendenti, più altri cinquantasei a tempo determinato che comunque facevamo il servizio, quindi, sono stati stabilizzati in un secondo momento, oggi, Clp ha una forza lavoro di quattrocentoquarant'otto dipendenti.

PRESIDENTE (Cascone) (DE LUCA PRESIDENTE): E domani di quattrocentottanta.

AIELLO (UILTRASPORTI): Sto parlando di oggi, domani non lo so, spero di sì, vuol dire che sono aumentati i servizi e offriamo un buon servizio.

Clp fa 10 milioni 400 di chilometri, e lo fa con 20 milioni di euro di contributi. È un'azienda che lavora circa a 2 euro a chilometro, molto in meno rispetto ad altre aziende che impegnano altri contributi chilometrici. Peraltro, Clp ha un rapporto tra diretti e indiretti che si attesta sul 73 per cento, quindi, è un ottimo numero.

IV COMMISSIONE CONSILIARE PERMANENTE

Urbanistica, Lavori pubblici, Trasporti

Non voglio prendere le parti di nessuno, a me non interessa se sarà Clp, sarà Pippo o Sempronio o quest'azienda che verrà dopo, anche se ci sono due ricorsi fatti al TAR che magari, in discussione il 28 aprile e i primi di maggio che danno anche ragione a Clp sulla questione dell'interdittiva che a dire di Clp non ha più ragione d'essere.

La preoccupazione che ci viene adesso, il Presidente Cascone diceva di stare tranquilli, a me lo stare tranquilli molte volte lo assimilo a "state sereni" e questa cosa mi crea un po' di turbamento. Non credo che con questa delibera, possiamo lasciare a piedi questi cento lavoratori. È un problema che verrà quando ci saranno le gare, quando ci sarà l'assegnazione delle gare, peraltro, già in Regione abbiamo avuto delle riunioni formali e informali su quest'argomento e, in verità, il Presidente Cascone, come oggi, disponibile a risolvere. Questo appartiene a una data successiva, oggi, parliamo del 1370, bene, tutti i lavoratori che stanno all'interno di quell'azienda, chiunque azienda venga, devono essere assorbiti tutti quanti perché quei lavoratori sono utili allo svolgimento del servizio. Peraltro, non mi risulta che Clp non faccia un buon servizio, è una delle poche aziende che oggi possiamo definire che faccia gli stessi chilometri, le stesse corse che sono richieste dal contratto di servimi, peraltro, lo fa con investimenti propri, perché ha acquistato immobili che sono quasi tutti di sua proprietà. L'unica cosa che ha fatto, ha fatto le assunzioni, ma le doveva fare le assunzioni perché rispetto alla Cms, che era un'azienda che il servizio non lo faceva più, era inesistente, è chiaro che per fare quei servizi non c'era bisogno solo di mezzi, ma soprattutto di uomini e se adesso a quegli uomini che sono stati assunti dopo il 31 dicembre 2017. Dobbiamo dire: scusate, nonostante state lavorando quasi da quattro anni,

nonostante fate bene il vostro lavoro, nonostante abbiate anche lavorato in un periodo di pandemia, purtroppo qualcuno si è anche ammalato. Dobbiamo dire che erano su "Scherzi a parte"? Il coraggio di dirglielo non ce l'abbiamo. Parlo a nome della mia organizzazione, su questa storia faremo le barricate perché, secondo noi, non solo devono essere compresi all'interno di un eventuale passaggio, ma dovranno essere compresi anche quando faremo le gare perché sono, lo diceva Cascone, persone strumentali, lavoratori strumentali al servizio e per fare quel servizio occorre quel numero di lavoratori.

PRESIDENTE (Cascone) (DE LUCA PRESIDENTE): Voglio ribadire che nessuno ha detto di fare barricate o che siamo su posizioni diverse. Semplicemente, stiamo cercando di gestire le questioni amministrative e un minuto dopo le questioni amministrative ci saranno le questioni sindacali e dei lavoratori. Credo che la Giunta e il Presidente De Luca non abbiano mai messo in difficoltà i lavoratori in generale, ancor di più quelli del trasporto. Per questo mi sento di dire che siamo tranquilli e cerchiamo di lavorare tutti insieme.

Marco, prego.

CONSIGLIERE NONNO

(FRATELLI D'ITALIA): Per quanto riguarda il termine ultimo, anche io sono in possesso di questo verbale della prefettura, in cui la prefettura stessa ribadisce che il termine ultimo del 31 agosto era stato indicato dalla Regione.

PRESIDENTE (Cascone) (DE LUCA PRESIDENTE): Ti ho spiegato. Se ti chiedono quanto tempo ci vuole, devi dare del tempo e quel tempo.

IV COMMISSIONE CONSILIARE PERMANENTE

Urbanistica, Lavori pubblici, Trasporti

CONSIGLIERE NONNO (FRATELLI D'ITALIA): Ho fatto un giro d'orizzonte negli uffici, ho parlato con qualche funzionario e qualche dirigente, i quali mi manifestavano le loro perplessità per arrivare a una gara europea che potesse affidare a un nuovo gestore il servizio pubblico.

Qualcosa non torna, delle due l'una: o ho fatto solo io il giro d'orizzonte negli uffici, per capire se c'erano i tempi materiali per portare al termine una gara per affidare il servizio pubblico a un nuovo gestore, oppure questo termine qualcuno lo avrà pure stabilito, visto che non è la Regione, ma è la Prefettura, però il dato di fatto è che gli stessi uffici della Regione, ma non bisogna venire da Marte per accorgersene, mi ribadiscono che per il 31 non ce la faranno a fare una gara.

PRESIDENTE (Cascone) (DE LUCA PRESIDENTE): Quale gara? Non ho capito di cosa stai parlando.

CONSIGLIERE NONNO (FRATELLI D'ITALIA): Per l'affidamento.

PRESIDENTE (Cascone) (DE LUCA PRESIDENTE): Non è una gara. Stiamo facendo un discorso diverso, siamo nel campo del 1370, le procedure d'urgenza e d'emergenza per evitare l'interruzione di servizi pubblici. Per cui, teoricamente, dovremmo semplicemente attuare, così come fece la Giunta Caldoro quando fallì l'allora EAV Bus, una procedura di manifestazione di interesse, ovviamente collegata rapidamente alla cifra, ma può essere due o tre parametri di valutazione, per cui le aziende del mercato, che sono qui e che dovranno gestire per un anno, un anno e mezzo, fino all'espletamento

delle gare in essere, che sono solamente congelate, dovranno dire, verrà la Site e dirà con 10 milioni di euro faccio il servizio, prendo i dipendenti e tra un anno lo cedo; verrà un altro e dirà io con 9 milioni 900 mila; verrà un altro e dice di farlo con 8 milioni. Ovviamente, quello che metteremo come vincolo sono i chilometri e i dipendenti, nel caso si faccia una manifestazione pubblica di interesse, che non è una gara, la gara è già in corso, mentre, se si deciderà di fare l'affidamento diretto, la Giunta ha dato un indirizzo e ha detto: muoviamoci nell'alveo delle aziende regionali.

Non sto capendo di che gara parli.

CONSIGLIERE NONNO (FRATELLI D'ITALIA): Hai ragione. Mi sono espresso male. Volevo fare mie le perplessità del consigliere Nappi, una volta chiarita la questione del 31 agosto, come evidenziavi, ma la perplessità che restava è la quota relativa alle occupazioni. È ovvio che tutti quanti ci poniamo il problema anche perché non so, sono aumentate rispetto a quelle che sono le unità, sentivo parlare di 450, ben cento e dispari unità lavorative in più. Penso che se sono aumentate, c'è stato un motivo e c'è stato un servizio da assicurare, un servizio che è stato assicurato dalla Clp, la quale penso che prima di assumere abbia anche dovuto dar conto a quelle che sono le Amministrazioni controllate dai commissari. Non è che si svegliavano, assumevano e assicuravano un servizio che comunque doveva essere assicurato.

La preoccupazione legittima è quella di non lasciare nessuno a casa e poi, ovviamente, c'è quella dei costi che dovremo sempre tenere sotto controllo perché, a quanto pare, il servizio che assicura attualmente la Clp, non è che voglio prendere per forza di cose la difesa d'ufficio di

IV COMMISSIONE CONSILIARE PERMANENTE

Urbanistica, Lavori pubblici, Trasporti

Clp, per l'amor del cielo, a me interessa che il servizio pubblico venga assicurato e che non venga mai interrotto, però ci dobbiamo porre il problema, in maniera concreta, che non sia soltanto: stiamo tranquilli e faremo il possibile, ma diamo delle certezze ai lavoratori.

È ovvio che l'obiettivo finale sarà quello di assicurare il servizio e la continuità occupazionale.

Poi, c'è tutta la questione relativa ai crediti che ovviamente Clp ancora sembrerebbe vantare nei confronti del Consorzio Unico, di Città metropolitana, i rimborsi per malattie. Sto leggendo alcuni documenti che mi sono stati preparati dai collaboratori.

PRESIDENTE (Cascone) (DE LUCA PRESIDENTE) C'è il tema dell'Agenzia delle Entrate, sono tantissimi.

Riguardano i consulenti della società, non della Regione Campania. Non possiamo occuparci dei crediti che deve recuperare Clp. Non dobbiamo confondere, o parliamo dei dipendenti o dell'azienda.

CONSIGLIERE NONNO (FRATELLI D'ITALIA): È un servizio.

PRESIDENTE (Cascone) (DE LUCA PRESIDENTE): Il servizio pubblico non è l'azienda, sono i chilometri a cui sono collegati i dipendenti, se mi stai parlando dell'azienda, dobbiamo chiamare il commercialista di Clp, fare una riunione con il commercialista di Clp e discutere di questa cosa. Non sento che mi riguarda, però non mi voglio sottrarre se è tuo interesse seguire questa cosa.

CONSIGLIERE NONNO

(FRATELLI D'ITALIA): La questione è relativa ai costi.

PRESIDENTE (Cascone) (DE LUCA PRESIDENTE): Non è così. Marco, scusami, stai dicendo una cosa scorretta. A me dispiace, mi accusate che vi interrompo, però non possiamo mettere a terra tutte le discussioni.

Oggi, si fanno 10 milioni di chilometri a 20 milioni di euro, sto dicendo i numeri che ha detto Aiello, con trecentocinquanta dipendenti a tempo indeterminato, per la Regione erano cinquantasei a tempo determinato, oggi sono diventati centootto. Lasciando stare il perché, il per come e in che momento storico.

La Regione si occupa dei servizi, quindi, si occupa del contratto con il corrispettivo erogato dalla Regione direttamente o attraverso la Città metropolitana, per compenso del contratto e con la Città metropolitana, insieme ai sindacati ci occupiamo dei dipendenti.

Dopodiché, con grande correttezza, all'Amministrazione ho detto: capisco che hai delle difficoltà, che devi recuperare dei crediti, se c'è qualcosa che la Regione può fare, figurati, nessuno è contro Clp, però non è che mi posso occupare del recupero delle malattie non incassate dall'Inps, che è un tema, ma è un tema che riguarda Clp, l'azienda, non i servizi regionali che è un'altra cosa.

CONSIGLIERE NONNO (FRATELLI D'ITALIA): Stiamo parlando di Clp e stiamo affrontando problemi che comunque vanno a incidere sui costi del servizio. Non vorrei che ci sottraessimo a quelle che sono le esigenze principali: il servizio e i lavoratori.

Sulla questione dell'aumento dei lavoratori, è ovvio che qualsiasi assunzione è stata fatta, è stata

IV COMMISSIONE CONSILIARE PERMANENTE

Urbanistica, Lavori pubblici, Trasporti

vagliata anche dai commissari, ed è stata fatta per assicurare un servizio pubblico. Se siamo in grado di assicurare che i quattrocentocinquanta lavoratori non perdono il posto, siamo tutti quanti d'accordo, altrimenti stiamo cercando di mantenere posizioni che non riguardano sempre quelli che sono gli interessi pubblici e occupazionali.

PRESIDENTE (Cascone) (DE LUCA PRESIDENTE): Leongito. Poi c'è un'Aula 10 che si è prenotato.

SANSONE (USB): Sono io, Marco Sansone della USB.

PRESIDENTE (Cascone) (DE LUCA PRESIDENTE): Leongito e poi Sansone, prego. Poi anche Vuolo e Consigliere Patriarca.

LEONGITO (UGLFNA): Caro Presidente, devo toccare il tema degli stipendi. Gli stipendi sono stati pagati ai lavoratori di Clp, ma la Regione deve ancora pagare febbraio e marzo, vuol dire che siamo ancora in condizioni che l'azienda ha dovuto anticipare, di tasca propria, per pagare gli stipendi ai lavoratori. Era una sottolineatura che andava fatta, in premessa non ne volevi parlare, ma anche questo gli è riconosciuto.

Per quanto riguarda la questione 31 agosto, non c'è bisogno di chiarimenti, ovviamente l'hai chiarito tu, chiedo scusa, ma prima di te l'hai chiarito la Prefettura che il 27 gennaio, con un incontro con queste organizzazioni sindacali, ha chiarito che il termine indicato era quello dalla Regione, quando facevi riferimento agli otto mesi. Questo termine è stato indicato dalla Regione perché forse nelle vostre capacità

gestionali riuscite, nei tempi che voi avete stabilito, ad affidare ad altri soggetti.

C'è un problema della data, andiamo al nocciolo del problema. Per noi è stato sollevato già in primo momento, quando abbiamo letto che si cristallizzava tutto il 31 dicembre 2017, preoccupate queste organizzazioni sindacali, chiedemmo un incontro al Presidente Cascone per chiarire alcuni aspetti, facendo notare che se aziende razionalizzando e motivando che nonostante ci sarebbe stato un incremento della forza lavoro, i costi venivano abbassati. Lo stesso vale per la Clp. Capisco la preoccupazione del Presidente Cascone, ma non è questo il caso, perché non stiamo parlando di numeri "anomali", anzi, è un'azienda che ovviamente essendo un'azienda privata, ha efficientato già di suo, ha razionalizzato già di suo. Faceva bene il collega della UIL a evidenziare che nonostante credo sia una delle uniche aziende in Campania che esplica il 100 per cento del servizio, con questi numeri, con questi lavoratori, ha fatto bene il professore Nappi, oltre ad essere un avvocato è un professore giurista in materia del lavoro, ha elencato una sfilza di normative abbattendo quello che potrebbe essere una discriminazione tra i lavoratori, ossia quelli a contratto a tempo determinato e quelli a contratto a tempo indeterminato.

Voglio riprendere un passaggio del consigliere Marco Nonno, perché non prendiamo difese dell'azienda, però mi devo auto congratulare perché in azienda abbiamo sottoscritto, all'epoca, l'accesso al fondo, pretendendo dall'azienda l'anticipazione e l'integrazione al fondo, ma se non avessimo fatto queste cose ora ci troveremmo nelle condizioni che quei lavoratori non prenderebbero né l'integrazione e né

IV COMMISSIONE CONSILIARE PERMANENTE

Urbanistica, Lavori pubblici, Trasporti

l'anticipazione. Abbiamo fatto un buon lavoro non destinando tutto al fato.

Richiamando il suo senso, e tu l'hai sottolineato quando parlavi che il Presidente De Luca non ha mai abbandonato i lavoratori, quindi, richiamando questo tuo senso di appartenenza, di non buttare il pallino in avanti, quindi, parlando poi con chi dovrà prendersi i servizi Clp, ma già da ora sottolineare che per noi, tutti i lavoratori, indistintamente dai contratti, dovranno essere tutelati. Grazie.

PRESIDENTE (Cascone) (DE LUCA PRESIDENTE): Pare che abbiamo chiarito che non c'è nessuna volontà di vessare i lavoratori, ma c'è un percorso di correttezza amministrativa che va messo in campo. Ovviamente, poi faremo una fotografia dei dipendenti, intendo temporale, non delle persone.

Passo la parola a Sansone. Chiedo scusa, prima alla consigliera Patriarca.

SANSONE, (USB): Solo per correttezza, ero addirittura prima di Leongino, però parlo tranquillamente dopo la Consigliera.

CONSIGLIERE PATRIARCA (FORZA ITALIA - PER CALDORO PRESIDENTE): Non ci sono problemi. Parlo dopo di te, senza problemi.

SANSONE (USB): Dottoressa, non lo permetterei mai.

CONSIGLIERE PATRIARCA (FORZA ITALIA - PER CALDORO PRESIDENTE): Mi fa piacere ascoltarti, preferisco ascoltarti prima.

SANSONE (USB): Sarò breve, per non rubare la parola agli altri componenti del tavolo. Al netto

della problematica principale, che è chiaro come il sole, è soltanto legata alla garanzia occupazionale di tutti i lavoratori perché mai, però soprattutto in questo periodo, difficilmente ci possiamo permettere perdite di posti di lavoro e ulteriori tensioni sociali, lo dicevi anche tu, Presidente, prima.

Per chiarezza, perché il mio intervento vuole essere soltanto una questione di chiarezza, perché al netto dei punti di vista, tutti rispettabili, ci sono le cose da chiarire.

Alla famosa riunione cui faceva riferimento l'onorevole Nappi, come credo l'onorevole Nonno, c'ero anche io, c'era anche la USB, ho letto, proprio per essere più chiaro, perché magari poteva essermi sfuggito qualcosa, ma ho riletto che si evidenziava, laddove possibile, che: "Gli amministratori straordinari, non tenendo conto dell'ultimazione del mandato fissato al 31 agosto, impongono", eccetera. È un'imposizione della Prefettura che poi ovviamente, come diceva anche il Presidente Cascone, veniva quantificata nel tempo, credo al 31 agosto, come si dice anche all'interno dello stesso verbale.

Non solo, volevo comunicare, perché si faceva riferimento alle commissarie prefettizie che avrebbero permesso e concesso che i numeri crescessero all'interno della Clp, giustamente perché probabilmente c'era un'esigenza di personale, ma sono le stesse commissarie prefettizie che in questi due o tre mesi hanno più volte chiesto la cassa integrazione per i lavoratori, gli stessi lavoratori che sono stati inseriti fino a qualche mese fa in quest'azienda.

In riferimento alle commissarie prefettizie, almeno dal mio punto di vista, dal punto di vista dell'USB, non è proprio centrale rispetto alla garanzia di un'azienda che, ricordo, è commissariata da otto o nove anni e che

IV COMMISSIONE CONSILIARE PERMANENTE

Urbanistica, Lavori pubblici, Trasporti

comunque sia sta creando ancora problemi perché è vero com'è vero che risulta anche a me che sia stato dato mandato di pagare gli stipendi, ma allo stato gli stipendi non risultano ancora nelle tasche dei lavoratori, perché si può dire tutto quello che si vuole, ma fino a quando i lavoratori non li hanno nelle tasche, i soldi, stiamo parlando ancora di situazioni non certe.

A me interessa che al netto di chi possa essere il vettore che gestisce i chilometri di Caserta, ci sia la garanzia occupazionale e la garanzia del servizio e un'azienda che sia più trasparente e più seria di quella che almeno io ho riscontrato sul territorio. Troppi problemi, troppe differenze, troppe incongruenze rispetto a quelle che erano state definite nel 2017. Credo che la garanzia che c'è stata data dal Presidente, vada messa in prospettiva positiva. Voglio credere, pur essendo molto attenzionato, che nessuno perde il posto di lavoro, ma soprattutto che ci possa essere una prospettiva positiva per il territorio casertano che penso che meriti un attimo di decenza in più, anche per quanto riguarda le comunicazioni. Grazie.

PRESIDENTE (Cascone) (DE LUCA PRESIDENTE): Grazie. La parola alla consigliera Patriarca, poi, Vuolo, D'Alessio e Langella.

CONSIGLIERE PATRIARCA (FORZA ITALIA - PER CALDORO PRESIDENTE): Mi associo alla richiesta che è arrivata anche dagli altri colleghi consiglieri, di tutela assoluta delle assunzioni di personale. Su questo, considerato il momento storico particolare, se si può essere anche un po' più elastici e ascoltare un po' di più i sindacati, non è una cosa sbagliata. Sappiamo tutti che stiamo affrontando un momento storico

difficilissimo, per cui questa distinzione tra lavoratori a tempo indeterminato e a tempo determinato, facciamola con un po' di elasticità maggiore anche perché, se si deve attuare un affidamento in emergenza ad un'azienda in house, che è comunque una situazione transitoria, emergenziale e transitoria, si può fare cercando di tutelare assolutamente i lavoratori. È questa la prima esigenza che ti poniamo, eventualmente, è l'aspetto fondamentale sul quale saremo tutti attentissimi e sul quale eventualmente faremo questioni. In questo momento, cerchiamo di tutelare al massimo possibile i livelli occupazionali. Abbiamo già troppe questioni pendenti e troppe problematiche che riguardano fallimenti di aziende importanti e quant'altro per poterci permettere di avere lavoratori per strada. Su quest'esigenza ti prego, a nome nostro, ma penso che sia un'esigenza di tutti i consiglieri regionali, di cercare di tutelare i livelli occupazionali prioritariamente rispetto a qualsiasi altro tipo di valutazione.

Poi, volevo chiederti, ma a questo punto per la trasparenza dell'azione amministrativa, perché ho sentito la questione, non conosco bene la questione, se questo carteggio lo rendi pubblico tra la Prefettura e la Regione è cosa buona e giusta, in modo tale che rendi partecipi i sindacati ed eventualmente anche noi che non abbiamo carte da leggere, com'è andata l'interlocuzione con la prefettura. Poi, se fosse necessario, sempre per la tutela dei livelli occupazionali, andare a trattare con la Prefettura per ottenere qualche altro mese di proroga, penso che la Prefettura non si sottragga, anche perché è una gestione commissariale, non so da quanti anni c'è perché non conosco la questione, la sento adesso per la prima volta, la gestione commissariale è quella che garantisce, almeno in termini di legalità, una

IV COMMISSIONE CONSILIARE PERMANENTE

Urbanistica, Lavori pubblici, Trasporti

copertura totale. Se fosse necessario, per quella che ritengo che sia la cosa fondamentale da tutelare, quella dei livelli occupazionali, andate a trattare con la Prefettura, se vi dà una proroga di qualche altro mese, se questo serve, per verificare, accertare e collocare eventualmente il personale. La cosa fondamentale, per noi, è che venga tutelato tutto il personale, considerato che l'affidamento in emergenza riguarda, se seguite le indicazioni della Giunta, l'affidamento ad un'azienda regionale. Avete un po' di margine maggiore per poter essere elastici e non penalizzare, in un momento storico già così difficile, il personale. Grazie.

PRESIDENTE (Cascone) (DE LUCA PRESIDENTE): Nel trasferire la parola, vorrei evidenziare un passaggio. A me un po' preoccupa che ci sia qualche sindacato che è preoccupato della tutela dei lavoratori, perché con le stesse persone che vedo qui, abbiamo fatto decine di riunioni, molte delle quali su Clp, in una delle quali abbiamo già fatto un programma prima che avvenisse tutto quello che è successo per i commissari, in cui avevamo definito come cercare di recuperare questi lavoratori che erano a tempo determinato. Lo dico a Edoardo, lo dico a Tonino, lo dico a Sansone, insomma, avevamo studiato un percorso per cercare di garantire, anche per il futuro tutti quanti e addirittura con l'azienda avevamo immaginato un percorso in cui la Regione non si era sottratta. Tutte le vostre preoccupazioni, capisco che dal punto di vista della dichiarazione esplicita abbia un senso, poi noi dovremmo dire le cose come stanno, abbiamo sempre attenzionato al massimo i lavoratori e non credo che questa volta faremo una cosa diversa. Rispetto al carteggio, ci mancherebbe altro, recuperiamo tutto. Ripeto, la data che è stata

ipotizzata, del 31 agosto, credo fosse collegata anche all'inizio della scuola, che si immagina agli inizi di settembre, quindi, l'idea era di concludere prima dell'inizio della scuola.

Siccome tutti gli atti che farà la Regione, la delibera fatta, addirittura il provvedimento della prefettura prima e immagino il decreto domani, che si farà per l'affidamento a chiunque sia, sono atti che vengono impugnati dalle aziende. Dobbiamo auspicare di riuscire a fare queste cose in questi otto mesi perché probabilmente tra il TAR che, mi diceva Tonino che è il corso di valutazione, e qualche altro ricorso che ci sarà, probabilmente i tempi saranno allungati. Non è una richiesta che fanno i Consiglieri, di tutelare i lavoratori, è una posizione della Giunta regionale che da sempre, quindi, sfido i sindacati a smentire quello che stiamo dicendo, ma se c'è un po' di onestà intellettuale, credo che non ce ne sarà bisogno.

Ripeto, un conto sono le questioni amministrative, quindi, cosa scrivere negli atti e un conto è quello che da un punto di vista di accordo e di rapporto politico si può raggiungere. Gli atti devono avere una logica, non potremo fare una gara dove prevediamo trecento persone e ad un'altra parte scriviamo quattrocento persone perché stiamo facendo un passaggio di cantiere. Altrimenti, qualcuno, anche nel corso della gara, potrebbe impugnare gli atti che sono stati fatti.

Comprendiamo che la questione amministrativamente è veramente complessa, non è una cosa banale.

CONSIGLIERE PATRIARCA (FORZA ITALIA - PER CALDORO PRESIDENTE): Se c'è stata una gestione commissariale che gestiva l'azienda, penso che se ci sono dei livelli occupazionali maggiori sono stati filtrati attraverso la gestione

IV COMMISSIONE CONSILIARE PERMANENTE

Urbanistica, Lavori pubblici, Trasporti

commissariale. Non penso che oggi ci possa essere qualche blitz improvviso. Cerchiamo di capire se l'aumento che c'è stato garantisce la prefettura a questo punto.

PRESIDENTE (Cascone) (DE LUCA PRESIDENTE): Non mi sono spiegato. Nella gara, Clp ha presentato 327 lavoratori, dopo tre mesi o sei mesi, ha scritto che erano trecentonovanta, dopo altri sei mesi ha detto che sono quattrocentoquaranta. Tutto questo interloquito in presenza di commissari, per cui c'è stata una difficoltà oggettiva della gestione di questa roba e siccome questa gara vale circa due miliardi e mezzo di euro, comprendete bene che non è che si può scherzare e cambiare i numeri in un discorso che facciamo rapidamente, va tutto fatto in un percorso amministrativo definito, che avevamo già ipotizzato.

CONSIGLIERE NAPPI (LEGA CAMPANIA): Stiamo andando su un passaggio che ha una rilevanza. La Giunta regionale deve farci capire questo, se si applica il meccanismo che riguarda

PRESIDENTE (Cascone) (DE LUCA PRESIDENTE): Ha più volte precisato.

CONSIGLIERE NAPPI (LEGA CAMPANIA): Esiste un documento che si chiama "Libro Unico del Lavoro" e quelli che sono qua lo conoscono tutti, sappiamo esattamente quelli che ci sono.

PRESIDENTE (Cascone) (DE LUCA PRESIDENTE): Esiste l'indirizzo dell'autorità regionale dei trasporti.

CONSIGLIERE NAPPI (LEGA CAMPANIA): È un meccanismo puramente e semplicemente previsto dalla normativa nazionale dell'informativa che è prodromica alle gare, quella a cui tu fai riferimento, in realtà è un elemento puramente marginale, perché la sostanza, se applichiamo la legge, come riteniamo che si debba applicare, cioè chiunque governa l'azienda prende tutti quelli che sono addetti al servizio, basta il Libro Unico per il Lavoro e ci dice esattamente quanti sono i dipendenti in quel giorno. Siccome fotografa la data d'ingresso, il livello, l'inquadramento e tutto il resto, non si possono fare neanche quegli scherzi che legittimamente teme.

PRESIDENTE (Cascone) (DE LUCA PRESIDENTE): Non è che li temo. Penso che la Regione debba stare attenta. Non temo nessuno perché penso che tutti si muovano nella legge, nella normalità.

CONSIGLIERE PATRIARCA (FORZA ITALIA - PER CALDORO PRESIDENTE): Stiamo anche attenti a non avere cause che poi ci costano ancora di più.

PRESIDENTE (Cascone) (DE LUCA PRESIDENTE): Sto solo evidenziando i problemi, diversi lavoratori di Clp hanno fatto causa alla Stazione Unica nel corso della gara. Il tema è molto articolato. Invito tutti quanti a approfondirlo con un po' di tematica, ovviamente fatto salvo il professore Nappi che sul tema è iperpreparato.
Lascio la parola a Vuolo.

VUOLO (CONFAIL): Buonasera a tutti. Anche per chiarire ai consiglieri che sono presenti, vorrei

IV COMMISSIONE CONSILIARE PERMANENTE

Urbanistica, Lavori pubblici, Trasporti

ribadire una posizione che la Confail ha assunto dal primo momento. Intanto, nelle due riunioni di Prefettura che abbiamo fatto nel mese di gennaio e nel mese di marzo, abbiamo criticato la posizione della Prefettura circa la fissazione di quella data del 31 agosto e avevamo molto apprezzato il documento che la Regione aveva fatto per la richiesta di ulteriori ventiquattro mesi di proroga. La ragione era semplice: stava nel fatto che avevamo visto, in prospettiva, che una posizione di questo tipo ci avesse messo nelle condizioni di dover lavorare su una contraddizione tra quello che è successo in questi anni in Clp, che ha dovuto aumentare il personale, perché ha ricevuto anche ulteriori servizi, e la fissazione della data room.

Luca lo sa che su questo abbiamo sempre avuto una valutazione diversa, dal primo momento abbiamo espresso la nostra posizione che è simile alle cose raccontate anche dall'intervento di Antonio Aiello, cioè nell'ambito dell'art.50 della legge, abbiamo sempre sostenuto dal primo momento, in modo orale nell'incontro che abbiamo avuto con Luca e in modo scritto all'ACaMIR, abbiamo piccolo mandato diverse lettere, che non condividevamo né la fissazione del numero, di quel numero, né la distinzione tra contratto a tempo determinato e contratto a tempo indeterminato. Capisco la differenza che Luca sta sottolineando, l'ha fatto quasi in tutti gli interventi, tra le questioni di ordine amministrativo e le questioni fattuali, cioè l'impegno della Regione di arrivare, comunque e in ogni caso, a dare una risposta a tutti i lavoratori che oggi sono presenti in azienda e che lavorano per il trasporto locale. Non c'è differenza tra lavoratori, non c'è differenza nel contratto, non c'è nessuna differenza che può permettere a

chiunque di dire che c'è una parte dei lavoratori che non entrerà nella nuova azienda.

Concludo dicendo che negli ultimi tempi abbiamo avuto modo di subire un vero e proprio attacco alle condizioni dei lavoratori. Esprimo una critica fortissima agli atteggiamenti dei commissari straordinari. Nell'ultima riunione, nell'ultimo incontro che abbiamo fatto, abbiamo dovuto rintuzzare la possibilità di utilizzare la cassa integrazione con una motivazione tecnica del tutto sbagliata e la seconda volta, quando ci hanno rifiutato l'utilizzo del fondo di nuove competenze, che Luca sa benissimo, anche altre aziende hanno utilizzato, mostrando come notizia di non poterlo utilizzare quella della legalità stessa. Una posizione assurda.

Negli ultimi tempi abbiamo avuto una fortissima collaborazione con l'azienda. Devo dire la verità, so che gli stipendi sono stati pagati, a me non risulta, non ho avuto nessuno della Rsa che mi ha chiamato per dire che gli stipendi non sono stati pagati, per cui ribadisco la posizione, che tra l'altro non può essere che questa: lavoreremo fortemente affinché siano risolti i problemi che esistono riguardo alla possibilità che tutti i lavoratori, anzi, alla certezza che tutti i lavoratori passano nella nuova azienda. Vorrei chiedere a Luca, purtroppo si è interrotta la comunicazione e non ho sentito, nessuno l'ha ripresa e quindi mi manca quest'informazione, non ho capito i tempi dell'operazione. Gentilmente, se me li puoi descrivere.

PRESIDENTE (Cascone) (DE LUCA PRESIDENTE): Non ho una data, ma ritengo che nell'arco di questo mese bisognerà decidere quali dei due percorsi si mettono in campo, quello dell'affidamento all'azienda in house o quello della manifestazione di interesse, in modo che nel

IV COMMISSIONE CONSILIARE PERMANENTE

Urbanistica, Lavori pubblici, Trasporti

mele di maggio si definisce l'uno o l'altro e poi si iniziano le attività sindacali per il passaggio di cantiere.

Ovviamente, è un mio cronoprogramma mentale, può essere dieci giorni in più o dieci giorni in meno, ma è un percorso indicativo.

Vorrei far fare gli ultimi due interventi, così concludiamo, visto che siamo in audizione dalle 15:00, sono le 17:27, penso che veramente abbiamo fatto un lavoro eccellente, dando spazio a tutti e cercando di registrare tutte le posizioni.

D'Alessio e Langella, in ordine, poi, se non ci sono interventi dei consiglieri, riterrei chiusa l'audizione. Amedeo, prego.

D'ALESSIO (CGIL): Grazie. Al netto avrei percorsi e delle verifiche che farà la Regione Campania, auspico che laddove fosse necessario il subentro di un nuovo gestore, questo nuovo gestore sia gestore della Regione Campania, quindi, AIR o EAV.

Mi rifaccio ad alcune cose che ha detto il consigliere Nappi, perché quando ha toccato il tema della Buonotourist ha toccato un punto importante che credo non vada sottovalutato, ossia il tema dei dipendenti legati ai servizi accessori, ma non ai servizi accessori in senso generale, lì c'è un tema proprio legato ai servizi accessori utili all'espletazione del servizio, in particolare lavoratori addetti all'officina che sembrerebbero non essere dipendenti diretti della società che attualmente gestisce il servizio, ma che di fatto operano già da anni dentro quel sistema di servizio di trasporto pubblico locale.

Credo che vada posta giustamente, ha fatto bene il consigliere Nappi, particolare attenzione affinché laddove dovesse essere inevitabilmente il subentro di un nuovo gestore, anche quei lavoratori siano considerati.

Mi associo alle cose che sono state dette sul tema della clausola sociale. Voglio ricordare che è stato un risultato molto importante per tutto il sindacato, perché è vero che è disciplinato da un decreto legge, però non dimentichiamo il lavoro che è stato fatto da parte nostra con accordi anche presso il Ministero per tutelare tutti i lavoratori quando ci troviamo di fronte a dei subentri di nuovi gestori.

In questo senso, sono sicuro che riusciremo a tutelare tutti e sono sicuro che insieme alla Regione faremo un lavoro positivo in questo senso. Fino ad oggi non abbiamo mai permesso a nessuno che venisse licenziato qualche dipendente o che qualcuno perdesse il posto di lavoro, abbiamo sempre trovato le soluzioni necessarie. Ad onor del vero, anche con la vecchia Giunta regionale, siamo stati capaci di fare un buon lavoro.

Sono sicuro che questa cosa riusciremo ad ottenerla anche in questo caso. Grazie.

PRESIDENTE (Cascone) (DE LUCA PRESIDENTE): Grazie Amedeo. Alfonso, prego.

LANGELLA (FIT-CISL): Ti ringrazio per il tempo, ma penso che nessuno di noi lo stia buttando perché sono convinto che, soprattutto in questa fase, la questione Clp-Buonotourist sia da esempio, perché sappiamo benissimo che c'è un secondo step, l'abbiamo detto in precedenza, potrebbe succedere qualche altra cosa in qualche altra azienda, soprattutto sul territorio napoletano, dobbiamo fare attenzione di come gestiamo le cose. Vorrei ricordare a tutti che per quanto riguarda soprattutto i lavoratori di Clp, parliamo di personale che ha già subito quello che fu il fallimento di Acms, quindi, passando da un'azienda pubblica a privata, con tutte le

IV COMMISSIONE CONSILIARE PERMANENTE

Urbanistica, Lavori pubblici, Trasporti

conseguenze che ci furono allora. Evitiamo di farli ripagare un prezzo altissimo.

Negli ultimi anni abbiamo costruito dei rapporti sindacali con Clp, un'azienda che è migliorata negli ultimi anni, lo si vede già dal parco mezzi, quindi, ha fatto investimenti, ha cercato di dare il servizio e ovviamente per effettuare il servizio ha svolto anche quel personale in più che più di qualche volta abbiamo già ripreso e che probabilmente rispetto alla fotografia della gara fu già fatto un errore a dichiararne di meno perché rispetto a quella che è l'azienda Cms per gestire i servizi, i numeri non erano quelli.

Ritengo che nel caso in cui si giunga a un passaggio, visto che la Prefettura ci ha imposto la data, abbiamo provato a spostarla, ma giusto per ragionare con più tranquillità, ma non ci siamo riusciti, nel caso di un passaggio, è ovvio che si vanno a vedere i chilometri che si effettuano, le linee che si effettuano. Poi, non credo che, come diceva qualche consigliere in precedenza al mio intervento, i commissari se si sono sbilanciati ad assumere un po' di personale, non per effettuare i servizi, ma negli uffici, in quel caso ci fermiamo e andiamo a vedere bene le cose, perché sappiamo benissimo che la percentuale deve essere corretta tra il personale diretto e indiretto. Nel caso in cui è aumentato il personale indiretto negli uffici, sono pronto, cercando di salvaguardare tutto, a fare un ragionamento.

Invito a rivederci, a ristabilire tutto. Caro Luca, nel caso in cui si sbaglia un qualcosa adesso, sentivo il collega parlare dei lavoratori della manutenzione, in quel caso, se dobbiamo salvare questi, pensiamo che da qua a qualche mese potrebbe succedere la stessa cosa in qualche azienda pubblica e poi, magari, dobbiamo assumere anche tutti i dipendenti. Non farebbe piacere, però diventa complicato gestire.

Siccome abbiamo detto che le aziende devono essere integre e non portare all'interno qualcosa di malsano, facciamo attenzione in questi passaggi.

Ci siamo e siamo per salvaguardare tutto e tutti. Grazie.

PRESIDENTE CALDORO (FORZA ITALIA - PER CALDORO PRESIDENTE): Luca, scusami, prima delle tue conclusioni, su questi argomenti, come sai di qualcuno me ne sono anche occupato, in un quadro un po' diverso, riguardava in particolare un fallimento, sia per la vicenda casertana, che era l'azienda pubblica di Caserta sia il tema dell'EAV Bus.

Pongo due valutazioni, dividerei le due questioni: la società commissariale che ha attualmente ancora un'interdittiva antimafia, Clp e Buonotourist che ha un fallimento, poi arriviamo al tema, velocemente, ma sono dei quesiti che pongo a tutti voi, al tema dei lavoratori, perché le due cose non possono essere separate. Sia ben chiaro, le vicende aziendali incidono sui lavoratori, c'è poco da fare, al di là del fatto che ognuno di noi tenta sempre di tutelare, di trovare tutti gli argomenti di tutela, ma purtroppo questi non sono sempre così facili, chiari e oggettivi come speriamo di poter garantire sempre. Sulla parte fallimento, non so quali sono le condizioni reali di questa società per continuare la possibilità di continuare i servizi dei quali affidatari. Molte volte ci sono strutture concordatarie, forme provvisorie. Non ho conoscenza della situazione del fallimento, né di come viene gestita in questa fase, però è un punto interrogativo. Non so darvi una risposta, non conosco tutti gli argomenti.

Per quanto riguarda il tema della società che ha avuto un'interdittiva antimafia, attualmente commissariata, volevo capire una cosa da te,

IV COMMISSIONE CONSILIARE PERMANENTE

Urbanistica, Lavori pubblici, Trasporti

quindi quello che la Regione ha fatto, nel momento in cui la Regione ha dovuto, di fronte all'interdittiva, porsi il problema della cosiddetta revoca o recesso dei servizi affidati, che come sai non c'è un regime di obbligatorietà immediato se i servizi sono ritenuti essenziali, cosiddetti essenziali, o comunque che non sono sostituibili in forma rapida, in maniera rapida, sennò devi subito garantire la risoluzione del problema e, nello stesso tempo, la prefettura ha l'obbligo di accompagnare questo processo con una gestione commissariale, come si fa con le società che hanno l'interdittiva antimafia, proprio in questo quadro la Regione ha deciso, e deciso secondo me opportunamente, in quella fase di traguardare la risoluzione del problema credo con 24 mesi, non ricordo bene quello che voi chiedeste.

PRESIDENTE (Cascone)

(DE LUCA PRESIDENTE): La fine del 2022, auspicando che le gare sarebbero state concluse prima. Fino ad un massimo di 24 mesi.

PRESIDENTE CALDORO

(FORZA ITALIA - PER CALDORO PRESIDENTE): 24 mesi non sono un tempo rapido, sono un tempo in cui si dice che questa società, gestita da commissari, sia ben chiaro, può continuare l'attività dei servizi, eccetera.

PRESIDENTE (Cascone)

(DE LUCA PRESIDENTE): Il tempo così lungo era dovuto al fatto che immaginavamo che usciremo dalla pandemia a settembre.

Per cui, un anno per fare la gara, arrivavamo a settembre del 2022.

PRESIDENTE CALDORO

(FORZA ITALIA - PER CALDORO PRESIDENTE): Il quadro mi è chiaro, anzi, credo che la Regione coerentemente abbia costruito un modello, cioè diceva accompagniamo questo processo, teniamo dei tempi. Poi, pandemia, problemi vari, eccetera.

Sembra che si sia creato un corto circuito di comprensione, che secondo me potrebbe essere un elemento aggiuntivo rispetto a quello che hai fatto e quello che la Regione fa, di confronto con la Prefettura su questo schema, perché sembra che ci siano, a un certo punto, due posizioni che prima si conciliavano con i tempi e ora, forse per ragioni varie, ognuno ha le sue questioni, la Regione pare che coerentemente continua sulla sua posizione e la Prefettura ha una posizione di maggiore rigidità sui tempi previsti, come se non comprendesse la scelta che è stata fatta dalla Regione allora, credo che un supplemento ragionevole con i sindacati, a prescindere dalla valutazione di quel verbale, ho sentito il rappresentante della UIL in particolare, ma anche gli altri sindacati che si sono espressi, sentiti anche loro in Prefettura, ognuno ne dà un'interpretazione non proprio univoca, ma non voglio pensare che ci sia, da parte di qualcuno, né torto, né cattiva fede, sia ben chiaro. Pare che anche il tuo lavoro e il lavoro della Regione sia quello di trovare una soluzione, che è di garantire il servizio ai lavoratori.

In questo quadro, ci inserisco anche il tema delle ipotesi di soggetti sostitutivi perché mentre è abbastanza comprensibile nel momento nel quale uno deve trovare un servizio istitutivo, si affida soprattutto all'in house, cioè alle proprie società regionali che sono anche un po' una tutela dei lavoratori e un'azione che i sindacati vedono con un occhio migliore, ragionevolmente migliore, perché è evidente che sono le aziende pubbliche, eccetera.

IV COMMISSIONE CONSILIARE PERMANENTE

Urbanistica, Lavori pubblici, Trasporti

Non è un servizio facile, non è una situazione facile, non so a cosa andiamo incontro se poi ci avventuriamo nell'idea di servimi sostitutivi non in house. La metto come preoccupazione, non vado a individuare situazioni particolari.

Luca, concludo con un'ultima analisi che hai fatto anche rispondendo a Severino Nappi, quindi, mentre sulla prima parte pare che l'orientamento della Regione, al di là delle decisioni della Prefettura, con quest'azione, per capire meglio le cose, hanno una sua coerenza, quindi, non ti contesto nulla di alcune decisioni, eccetera, tranne quella di continuare sulla linea che la Regione ha tenuto, cioè di parlar bene con la prefettura e capire meglio le cose. L'altra è quella che riguarda il tema sul quale sarei più preoccupato. Severino Nappi e, devo dire, altri interventi dei sindacati propendono, e anche io tendo, soprattutto in questo momento, a chiedere una situazione di maggiore e più forte tutela dei lavoratori, tutti. A me non convince molto la tutela generica, cioè una tutela per dire che dobbiamo salvaguardare i livelli occupazionali e nel passaggio, nel trasferimento di cantiere, saremo rigorosi nel garantire a tutti i lavoratori, quelli a tempo indeterminato e quelli determinato, la garanzia del posto di lavoro. È debole, è una buona volontà.

Chiederei che oggi ci sia un'intesa, soprattutto con i sindacati che sono i primi attori in questa partita, perché loro hanno a che fare ogni mattina con i lavoratori, noi dobbiamo soprattutto ascoltare la loro voce, quando ci dicono che non c'è un problema di buona volontà, ma di oggettività, allora, tutti i lavoratori, non inizia una trattativa con nessuno se non c'è una precondizione che tutti i lavoratori a tempo indeterminato e determinato saranno garantiti, nell'interpretazione che dava anche il collega Nappi, più ripida a favore del mondo del lavoro

che fa la legge. Sai bene, Severino è un avvocato, troveremo altri avvocati che ci diranno e queste interpretazioni, di tutti i lavoratori, troveranno sempre il modo di trovare qualche sentenza, qualche orientamento della giurisprudenza che casomai ci dice il contrario. Noi la interpretiamo, visto che soggetti politici sindacali in questa trattativa contano, qui non si fa nulla se non viene garantito fino all'ultimo posto di lavoro, fino all'ultimo contratto fatto da queste aziende, giustificato, garantito e strettamente correlato con le cose che venivano dette dai sindacati, cioè di come si fa il servizio, di quello che è il servizio che deve essere fatto, tutti i lavoratori, anche l'ultimo che è stato messo a tempo determinato, vada garantito, sennò la trattativa non inizia neanche.

Credo che questa sia una linea che tranquillizzi tutto il sistema, tutto, perché i lavoratori per noi sono la condizione principale, che sono quelli che poi garantiscono il servizio, insieme all'azienda e insieme all'attività di vigilanza che fa la Regione.

PRESIDENTE (Cascone) (DE LUCA PRESIDENTE): Volevo cogliere le parole di Stefano per andare alla sintesi. Ringrazio tutti, credo che veramente abbiamo fatto una bella giornata di approfondimenti. C'è una serie di cose che non avrei voluto dire, però penso che sia più utile che le diciamo.

Faccio le tre risposte al Presidente Caldoro credo che possano essere anche la sintesi della riunione. Tema fallimento e continuità di servizio, il passaggio che hai fatto su Buonotourist. Come sapete tutti, sono in concordato preventivo Anm, Ctp e nel tempo forse lo sono state altre aziende. La Regione Campania, ma non solo la gestione De Luca, anche la gestione Caldoro, non ha mai interrotto l'attività dell'azienda che poteva avere

IV COMMISSIONE CONSILIARE PERMANENTE

Urbanistica, Lavori pubblici, Trasporti

continuità lavorativa. Ci troviamo in un caso anomalo perché è fallita Buonotourist, titolare del contratto con la Regione, ma i servizi, per una cessione di ramo aziendale, li sviluppava Sky, che è un'azienda che non ha nessun rapporto con la Regione. Per cui, è un pochino anomalo, per questo dico che è un po' diversa la situazione. Per carità, si può fare tutto, ma la domanda che si sta ponendo la Regione è: se lo devo dare a Sky, perché non lo do a Caldoro Bus che fa il servizio in Provincia di Salerno e probabilmente ci chiederebbe trenta centesimi in meno? Delle due l'una, o ci muoviamo nell'ambito dell'affidamento a nostre aziende regionali, per cui è una scelta di proprietà, di socio, o ci muoviamo sul mercato, apriamo al mercato e diciamo che la prende chi fa la migliore offerta. Perché Sky ha la prelazione rispetto a un contratto di cui non è titolare, il titolare è Buonotourist che è fallita? È questa l'anomalia di questo fatto specifico rispetto alla consuetudine di Ctp, di Anm e di altre aziende che nel tempo ci sono state. Non escludo nulla, però è chiaro che non le possiamo trattare come negli altri casi, per cui diciamo: andate avanti fino a che non ci sarà un'evoluzione. Questo solo per informativa complessiva.

Rispetto alle questioni date, solo per essere più precisi, poi cercherò di farvi avere tutti i documenti. Dopo una riunione in Prefettura in cui ero presente, quindi, abbiamo esplicitato a voce, il 18 novembre la Regione Campania scrive una lettera alla Prefettura dicendo: per tutto quanto sopraesposto, anche alla luce delle conseguenze economiche causate dalla persistente pandemia, chiediamo un provvedimento che disponga il perdurare della misura per il tempo strettamente necessario a completamento delle procedure di affidamento e dell'effettivo subentro del nuovo

gestore affidatario, stimato in un periodo di circa ventiquattro mesi: 31 dicembre 2022. Un po' prima, nelle righe precedenti, siccome nella riunione la Prefettura ci chiedeva: quanto ci mettete per poter effettuare un subentro? Viene detto: "Come già rappresentato in precedente nota, al netto di eventuali ricorsi, in un contesto ordinario, il periodo temporale occorrente per la sostituzione del gestore è presumibilmente non inferiore a sei o otto mesi". Questa lettera ha prodotto una risposta della Prefettura datata 21 dicembre 2020, di cui vi leggo solo la parte finale o, meglio, la nota di trasmissione: "In relazione a ciò, si invita codesta Giunta regionale ad attivare le procedure d'urgenza per l'affidamento del servizio ad altro operatore e deve rispondere alla necessità di pervenire alla cessazione di suddette misure alla data del 31 agosto 2021". Sono queste le due lettere antecedenti qualunque riunione sindacale. Poi, nelle riunioni sindacali che i sindacati hanno chiesto alla prefettura perché volevano esporre il problema, la Prefettura ha detto che il termine l'ha dato la Regione, è tecnicamente corretto, ma era solamente la risposta a quanto tempo ci vuole per individuare un subentrante. Se mi chiedi quanto tempo ci vuole, ti dico sei o otto mesi, ma ti ho chiesto di arrivare al 31 dicembre 2022. Poi, se tu mi dice: me l'ha detto la Regione. Sì, forse dovevo scrivere nove mesi e abbiamo scritto otto mesi, ma di questo si parla. Hanno fatto delle riunioni e hanno commentato queste cose.

A gennaio abbiamo riscritto alla Prefettura, prima di far partire tutte le procedure che poi hanno portato alla delibera, abbiamo riscritto dicendo: se non c'è nulla in contrario, stiamo andando avanti secondo quanto ci avete comunicato con la nota del 21 dicembre e la Prefettura ci ha detto che se non c'è nulla in contrario stanno andando avanti

IV COMMISSIONE CONSILIARE PERMANENTE

Urbanistica, Lavori pubblici, Trasporti

secondo quanto comunicato con la nota del 21 dicembre. La Prefettura ci ha detto che anche l'ANAC ha chiesto di chiudere questa cosa, andate avanti. Questo per chiudere il Clp.

Rispetto al personale, credo che vada sgombrato il campo. Il sottoscritto Luca Cascone, Consigliere regionale, Presidente della Commissione Trasporti, penso di poter tranquillamente dire, la Giunta regionale non ha la volontà di lasciare a piedi nessuno. Questo deve essere chiaro. Ci sono dei problemi amministrativi. Vi cito una cosa che è successa a me, per cui la posso dire, mi è arrivata una lettera anonima, che ho provveduto a trasmettere alla Procura, in cui mi dicono: negli ultimi tre mesi si stanno facendo assunzioni perché sanno che cade il contratto, è stato assunto il figlio, il nipote, il cugino di Langella, il figlio della Fiola o qualche parente di Caldoro. Comprendete che in un quadro di questo tipo, così delicato, ovviamente crea un minimo di imbarazzo per cui l'idea più corretta è stata: noi fotografiamo la storia delle gare, poi, ci sediamo a tavolino, ci si guarda quello che è successo per il tempo indeterminato, si fa tutto quello che è motivato e corretto ed è legato al servizio e si cerca di trovare una soluzione per poter risolvere i problemi di tutti. Questa roba non la volevo dire, però mi rendo conto che siccome c'è la possibilità che si fa (...) tutti quanti, perché i sindacati sono più informati di me, però fanno finta di non sapere le cose, la dico io, tanto è una lettera anonima che è arrivata a me, denuncia a me che mi sono messo d'accordo con Clp per non so quale motivo, per cui, l'ho trasmessa alla Procura per ogni valutazione del caso. Comprendete che il tema è delicato, perché quando dici centootto persone, sono necessarie al servizio o le hai assunte ieri per un motivo diverso? Sono convinto della correttezza e

dell'operato del Clp e dei commissari, però comprendete che la Regione Campania non può far finta di niente di tutte queste lettere che arrivano e dire: buttiamo dentro tutte le cinquecento persone perché non succede niente. Probabilmente, un minimo di attenzione e un minimo di passi dovuti.

Fino ad adesso ho detto: problemi amministrativi, verifiche puntuali. Sediamoci con i sindacati. Alla fine, l'ho esplicitata un pochino meglio, ma sono convinto che tutti quanti, anche il consigliere Nonno, il consigliere Nappi e qualcun altro conosce questo quadro, per cui credo che la giusta attenzione non significa essere contro i lavoratori che vanno tutelati, ma significa avere la giusta attenzione negli atti che si fanno.

Sono convinto che quest'impostazione che ha dato la Giunta come indirizzo e l'avvocato Carannante, la struttura della mobilità come attuazione, sia anche nel rispetto (...).

Sono convinto che tutte le lettere anonime non hanno nessun fondamento, ma sono semplicemente lettere che lasciano il tempo che trovano. Fatto dopo fatto, cercheremo di attenzionarle tutte quante.

Vi ringrazio, avremo modo di andare avanti su questa questione. Grazie mille.

I lavori terminano alle ore 18.00.