



SEGRETERIE REGIONALI DEL VENETO

Mestre, 19 agosto 2015
Prot.213/SEGR./pf

Al Presidente della Società regionale Veneto Strade Spa
Dott. Roberto Turri

All'Amministratore delegato Veneto Strade Spa
Dott. Ing. Silvano Vernizzi

Via Baseggio, 5 – 30174 Mestre VE
Mail: segreteriave@venetostrade.it
PEC: venetostrade@pec.venetostrade.it
Fax: 041.2907852

e,p.c. Al Presidente della Giunta Regionale del Veneto
Dott. Luca Zaia

All'Assessore regionale alla mobilità e alle infrastrutture
Dott.ssa Elisa De Berti

All'Assessore regionale al Bilancio
Dott. Gianluca Forcolin

Ai Presidenti delle Province del Veneto

Al Presidente del Consiglio Regionale
Dott. Roberto Ciambetti

Ai Capigruppo in Consiglio Regionale del Veneto

Loro Sedi

Oggetto: adempimenti contrattuali e di legge.

Le scriventi Federazioni Sindacali, hanno incontrato la società lo scorso mese di maggio 2015, relativamente alle condizioni economico operative della società strumentale "Veneto Strade Spa" della Regione e delle Province venete.

I soci ci leggono per necessaria ed opportuna conoscenza, in quanto come avremo modo di illustrare, ci sono decisioni attese che attengono a questo livello di decisione corresponsabile con i vertici societari.

Le condizioni economiche e normative dei lavoratori della società sono bloccate dal 2009. Nei fatti i lavoratori in conseguenza del blocco hanno perso più di una mensilità di potere d'acquisto delle retribuzioni nel quinquennio 2010 - 2014.

Il 5 febbraio 2015, il Ministero dell'Economia e Finanze MEF, ha emesso un parere motivato che consente il riconoscimento economico di voci stipendiali bloccate (IVC, scatti d'anzianità, progressioni professionali) a far data dal 1 gennaio 2015.

La società ci ha comunicato di aver chiesto ai competenti uffici regionali la necessaria e preventiva autorizzazione a liquidare le voci stipendiali interessate ai lavoratori.

Dopo 6 mesi non ci è ancora stata trasmessa alcuna decisione.

Riteniamo di meritare un trattamento diverso e più rispettoso delle parti sociali. Per cui trascorso inutilmente un termine di 15 giorni dal ricevimento della presente, senza ulteriori comunicazioni, procederemo alla raccolta dei mandati dei lavoratori per avviare una causa legale.

Vale la pena di sottolineare che in assenza di accordo sindacale di gestione del parere del MEF del 5 febbraio u.s., al pari delle numerose cause ANAS Spa vinte dai lavoratori in varie sedi di Tribunali italiani, non ci faremo certo scrupoli nel chiedere al giudice la corresponsione degli importi arretrati della ricostruzione intera delle classi stipendiali per gli istituti riconosciuti dal succitato parere MEF.

Cogliamo l'occasione, per ribadire che la società, nel quinquennio appena trascorso, non ha dato seguito a nessun provvedimento che consentisse una gestione dinamica del ciclo produttivo e occupazionale.

Nel 2012 abbiamo ripetutamente chiesto alla società e alla Regione Veneto, senza successo, che si desse applicazione alle norme della legge finanziaria relative all'uso dinamico delle economie di spesa. La società ci ha detto che doveva attendere una circolare della Regione Veneto di formulazione tecnica di condizioni di applicazione e di operatività di questo istituto per gli enti controllati. La circolare non è stata prodotta dall'assessore competente, con il risultato che nemmeno le poche disponibilità di usare le cosiddette "economie di spesa" debitamente certificate per stabilizzare dei lavoratori precari o rinnovare parzialmente la flotta aziendale sono stati percorsi.

Analoga situazione abbiamo vissuto relativamente all'applicazione della cosiddetta "legge Merloni" per quanto attiene al riconoscimento al personale interessato del 2% di spesa per progetti e direzione lavori. Dopo un lungo periodo di confronto aziendale ci era stata promessa la presentazione di bozza di proposta sull'applicazione dell'istituto (lavori compresi, modalità di distribuzione, ecc.). La proposta aziendale non ci è mai stata recapitata benché

in questo caso la Regione Veneto riconosca al proprio personale diretto detta applicazione.

Nello scorso mese di maggio la società ci ha infine comunicato che per tutto l'anno 2015 avrebbe ridotto ai casi eccezionali il pagamento di lavoro straordinario e avrebbe ridotto del 50% il premio di produttività aziendale per fare fronte alle crescenti difficoltà di finanziamento delle attività sociali.

Abbiamo volutamente scelto alcuni temi sensibili per far presente che il "sacrificio" dei lavoratori in tutti questi anni di blocco della contrattazione, di mancati riconoscimenti economici e professionali, è stato grande e costante.

Siamo convinti che non si può continuare all'infinito a spremere una condizione oggettiva senza ricadute allarmanti per la stessa sicurezza stradale.

VOGLIAMO SEGNALARVI LA ALLARMANTE SITUAZIONE CHE CORRE IL RISCHIO DI SVUOTARE L'OPERATIVITÀ DELLA SOCIETÀ.

La società complice la crisi della finanza pubblica si è vista progressivamente in questi ultimi anni, ridurre il finanziamento annuale indispensabile per le manutenzioni ordinarie della rete stradale.

Le convenzioni con le Province, complici i tagli lineari dei finanziamenti statali, stanno determinando un calo annuo delle risorse trasferite per manutenzioni e finanziamento della struttura aziendale.

Per il sesto anno consecutivo le entrate complessive per garantire la gestione ordinaria sopportano pesanti riduzioni delle risorse a disposizione.

Contemporaneamente il blocco della contrattazione della Pubblica Amministrazione, in vigore dal 2010, con i limiti di spesa imposti per personale e investimenti stanno decretando palesi rischi operativi.

Vi relazioniamo sulle principali preoccupazioni sindacali:

- La società ha suddiviso il personale operativo in squadre per tronco lavori. La dotazione minima indispensabile per lavori in strada, in condizioni di sicurezza, è di tre unità. Purtroppo dopo cinque anni di totale blocco, in quanto nel 2009 la società non ha operato assunzioni, capita che si operi con organici sempre più scarsi, al limite e anche oltre della sicurezza, e con costi sempre più pesanti dovuti alla concentrazione delle squadre. Da un lato il blocco non consente quei risparmi attesi dal legislatore in quanto si opera in regime di lavori affidati a terzi o con mobilità interprovinciale per coprire le esigenze, dall'altro la recente riforma pensionistica e l'invecchiamento della popolazione operativa produce problemi di inidoneità e difficoltà di gestione. Purtroppo diventa sempre più frequente che per garantire la tempestività di taluni interventi si operi con squadre di una/due unità. Riteniamo che siffatta condizione

non possa essere ulteriormente tollerata. Ci riserviamo nel caso di reiterazione di questa condizione una segnalazione all'autorità competente.

- Il blocco degli investimenti fa sì che i mezzi operativi siano ormai vicini alla vetustà che mal si concilia con recuperi necessari di produttività e redditività aziendale. In molti casi si tratta di mezzi datati, vecchi di decenni, che rendono problematico il mantenimento della condizione minima di operatività.

Riconosciamo che la società ha fatto in questi anni economie notevoli e scelte rigorose per la tenuta del bilancio, ma ora continuando su questa strada non è possibile tenere insieme missione e qualità del servizio.

La condizione delle nostre strade sono sotto gli occhi di tutti. Riteniamo che fermare il declino poggia anche su rendere adeguate e sicure le strade della Regione.

Riteniamo che sia indispensabile modificare questo stato di cose consentendo di:

- Poter assumere il personale vacante della dotazione organica, richiamando piuttosto la responsabilità diretta dei soci e del Consiglio di Amministrazione sulla corretta gestione del bilancio senza produrre alterazioni non documentate e convenienti del patto di stabilità interno. Questo diventa sempre più necessario se le dichiarazioni del Presidente della Regione sull'assegnazione di nuova delega "lavoro per l'assetto del territorio" è realmente assegnato alla società stradale. Siamo convinti che sia un bene questa decisione, evitando la creazione di nuove società o la frammentazione delle competenze, ma si tratta di garantire deleghe in presenza di risorse certe.
- La società si è prefissa la riduzione delle 10 qualifiche dirigenziali presenti in azienda. Riteniamo che si possa operare con maggiore energia in questa direzione, valorizzando le risorse e competenze interne e ponendo sotto controllo tutta la spesa per consulenze esterne.
- Serve con rigore assegnare le risorse pluriennali alla società che consentano di programmare sia le manutenzioni ordinarie e straordinarie, sia l'ammodernamento della flotta dei mezzi operativi con giudizio rigoroso dei risultati prodotti al servizio della collettività e non tanto calcolato solo sulla riduzione della spesa che genera disoccupazione, mancata qualità delle strade che riduce la sicurezza stradale, alto tributo di sangue e contenziosi con gli utenti cittadini. In questi giorni ANAS Spa ha definito con il Governo una diversa modalità di finanziamento e una scelta radicale di cambiamento che punti in modo deciso più sulle manutenzioni (piano straordinario finanziato 2015 - 2018) che su nuove strade. Si potrebbe individuare una

diversa responsabilità sociale in capo alla Regione superando l'attuale condizione delle quote sociali provinciali, con delle attribuzioni vincolate di risorse (fondo strutturale regionale), sul modello del finanziamento del TPL, che permettano una gestione rigorosa e stabile del patrimonio stradale.

- Il riassetto delle deleghe istituzionali e dei bisogni territoriali apre l'occasione per un riordino della situazione veneta. Da un lato pensiamo sia necessario superare le attuali frammentate gestioni localistiche, dall'altro si dovrebbe evitare le tante situazioni di sofferenza tra cui di certo spicca la condizione economica e viabilistica della provincia di Belluno. Tempo a disposizione non né è rimasto molto per definire nel concreto il tema della "specificità" della provincia montana per eccellenza, perché la stagione autunnale, con il carico di precipitazioni anche nevose, è ormai alle porte.
- Riteniamo che sia da preferire un buon piano manutentivo a tante "inaugurazioni" di nuove strade. Questo per altro consentirebbe un effettivo risparmio sulla spesa corrente della Regione Veneto e un sollievo all'economia locale che attende tempi lunghi per il pagamento opere e lavori.

Vi chiediamo un cortese e sollecito riscontro, anche attraverso un incontro all'uopo convocato.

Distinti saluti.

I SEGRETARI GENERALI

FILT – CGIL
Ilario Simonaggio



FIT – CISL
Gaetano Antonello



UILTRASPORTI
Daniele Zennaro

