

Trasporto pubblico locale, le parole del segretario generale Faisa-Cisal Mauro Mongelli

Tpl, Italia a rischio paralisi

Il 18 luglio in programma un nuovo sciopero nazionale

In vista dello sciopero nazionale del 18 luglio p.v., la Faisa-Cisal mette in evidenza le motivazioni che sono all'origine della mobilitazione dei lavoratori e richiama tutte le parti in causa alle proprie responsabilità. Ne parliamo con Mauro Mongelli Segretario Generale della Faisa-Cisal.

Domanda. Buongiorno Mongelli, cerchiamo di capire quali sono i reali motivi della vostra protesta?

Risposta. Innanzitutto, non parlare di protesta solo della categoria ma la definirei una protesta per la sopravvivenza di un intero settore. La vertenza va ricostruita con dovizia di particolari affinché si comprendano sia le cause che le possibili soluzioni a questa attuale condizione e come, in assenza di reali interventi, il rischio di collasso del settore, di sicuro non per colpa dei suoi lavoratori, sia realmente elevato.

D. Parlare di collasso del settore non le sembra esagerato?

R. Assolutamente no, infatti basta ricordare come il Fondo nazionale trasporti, che serve a garantire i servizi minimi su tutto il territorio nazionale, sia stato ridotto di circa 1500 milioni di euro nell'ultimo decennio, salvo poi recuperare negli ultimi anni solo poche centinaia di milioni a discapito di impennate inflazionistiche che ne hanno ulteriormente eroso la reale capacità di garantire i servizi. Alla complessiva diminuzione delle risorse va collegato quanto previsto nel "Patto per il lavoro e per il clima", che si inserisce all'interno delle strategie degli appartenenti all'Unione europea, verso la neutralità climatica al 2030 e di rilancio e transizione verso un'economia più sostenibile dal punto di vista ambientale, inoltre è necessario considerare gli obiettivi del Pnrr per la mobilità, quali: riduzione dei tempi di spostamento urbani e nelle aree metropolitane, sostituzione intero parco autobus e transizione green verso l'elettrico e l'idrogeno; aumento di 10 punti percentuali delle modalità di mobilità sostenibili; significativa riduzione delle emissioni di gas climalteranti e di

inquinamento dell'aria. Per poter raggiungere tali obiettivi è evidente a tutti come siano necessarie risorse aggiuntive sia per gli "investimenti", per l'acquisto di nuovi mezzi e tecnologie, sia in "conto esercizio", necessarie a finanziare la maggiore offerta di servizi, indispensabile a garantire lo shift-modale, richiesto nonché a coprire i maggiori costi delle tecnologie introdotte. Come potete vedere qui si cerca di far la pizza senza impasto! La realtà riporta un quadro molto di-



Oltre 100.000 addetti per il Ccnl Autoferrotranvieri-Intersavigatori

verso, stante l'attuale condizione, probabilmente, il sistema italiano di Tpl non sarà più in grado neanche di fornire gli attuali servizi ai cittadini, altro che sviluppo del settore in ottica di sostenibilità ambientale!

D. Quale la vostra ricetta per uscire da questa situazione di crisi?

R. Noi riteniamo che il momento storico che stiamo affrontando sia un punto di svolta per l'intero settore e per tutti i suoi lavoratori, ci troviamo ad un bivio che può proiettarci verso un futuro con una mobilità più efficiente, equa, accessibile e sostenibile oppure riportarci ad un concetto di mobilità di 50 anni fa, basati principalmente su spostamenti urbani privati. Per sviluppare concretamente la mobilità collettiva e garantire una reale tutela ambientale risulta del tutto evidente come sia necessario generare un incremento dell'attrattività delle forme di mobilità collettiva, realizzabile solo attraverso una nuova visione dell'intero sistema di mobilità, che destini maggiori risorse al trasporto pubblico locale, sia



Da sinistra Francesco Cavallaro e Mauro Mongelli

sotto forma di investimenti infrastrutturali sia con la revisione dell'attuale sistema di finanziamento del settore; i servizi di Tpl sono finanziati attraverso la ripartizione, da parte delle Regioni, del Fondo nazionale trasporti (Fnt), la cui capienza è stata ridotta di almeno 1500 milioni di euro nell'ultimo decennio, dai ricavi da tariffazione derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio e dalle eventuali risorse destinate con specifici interventi da parte degli enti locali; solo successivamente alla legge di bilancio 2022 si è determinato un'inversione di tendenza rispetto alle decurtazioni degli anni precedenti. È evidente come nel Tpl sia l'offerta di servizio a determinare la domanda e non viceversa; pertanto risulta evidente, come l'attuale livello di finanziamento del Tpl, già oggi in difficoltà anche solo a mantenere le attuali condizioni dei servizi offerti alla cittadinanza, sia assolutamente inadeguato a raggiungere gli obiettivi prefissati dal Pnrr, sia a causa della mancanza di risorse per investimenti nelle nuove tecnologie che dai maggiori costi derivanti sia dai maggiori volumi di servizio necessari che dagli incrementi di co-

sto d'esercizio proprio conseguenti, almeno in una prima fase, alle nuove tecnologie green. A questo punto è necessario fare una scelta di campo se abbandonare gli obiettivi prefissati dal Pnrr, non garantendo più neanche il diritto alla mobilità alla popolazione, oppure aumentare il prezzo dei titoli di viaggio ad un valore "di mercato" che assumerebbe importi sicuramente incompatibili con i principi di socialità ed equità, che molti definiscono alla base dell'offerta di tutti i servizi pubblici o ancora a reperire le risorse utili a coprire la "differenza di prezzo" tra il costo reale del servizio ed il "prezzo politico" al quale lo stesso servizio si offre.

D. Come si contestualizza in questo scenario il rinnovo contrattuale alla base della proclamazione dello sciopero del 18 luglio?

R. Il rilancio della mobilità, anche a seguito dei cam-

Mongelli: "Stante l'attuale condizione, probabilmente, il sistema italiano di Tpl non sarà più in grado neanche di fornire gli attuali servizi ai cittadini, altro che sviluppo del settore in ottica di sostenibilità ambientale!"

biamenti della domanda indotti dalla recente emergenza pandemica, deve fondarsi, anche su un sistema di regole condivise necessario a regolamentare adeguatamente il mondo del lavoro che, per essere efficiente e rispondere alle esigenze dei cittadini deve tenere in considerazione le esigenze dei lavoratori del settore, attraverso il riconoscimento di retribuzioni adeguate, nonché di condizioni ed impegno lavorativo dignitosi, ga-

rantendo la salute e la sicurezza degli stessi e, nel contempo, anche dell'utenza. Il Ccnl Autoferrotranvieri-Intersavigatori si applica a oltre 100.000 addetti che, negli ultimi venti anni, hanno rinnovato solo tre volte il loro contratto nazionale, questa condizione ha generato un arretramento complessivo dell'impianto contrattuale ed un disagio economico con evidente perdita di potere di acquisto dei lavoratori; questa è una delle cause, non l'unica, che determina, oltre alla ormai cronica difficoltà a reperire il personale, soprattutto autisti, il crescente fenomeno dell'abbandono da parte del personale già in forza, che si sta rivolgendo ad altri settori, anche nello stesso ambito dei trasporti, in grado di offrire migliori salari e condizioni di vita più agevoli. Il settore necessita, anche e soprattutto attraverso il rinnovo del Ccnl, di una ritrovata attrattività verso mansioni, soprattutto quelle di front-line, la cui carenza già sta producendo tagli e riduzioni di servizi da parte di diverse aziende, basti pensare che la sola carenza di autisti è, ad oggi, stimata in circa 11.000 unità. Occorre pertanto procedere ad un rapido rinnovo contrattuale che possa garantire il miglioramento delle condizioni di conciliazione vita-lavoro - che ricordiamo, in questo settore, arrivano a superare le 12 ore di impegno lavorativo giornaliero - attraverso la concentrazione, quanto più possibile,

dell'impegno lavorativo ed un aumento considerevole delle retribuzioni. Se il paese sarà costretto a subire la mobilitazione dei lavoratori e la conseguente sospensione dei servizi, per ora per sole 4 ore, non sarà sicuramente per colpa dei lavoratori ma certamente per l'evidente attendismo messo in campo, in primis dalle associazioni datoriali con il loro atteggiamento orientato a modalità di gestione ed interpretazione del settore vecchie e superate dai fatti, e nel contempo dalla colpevole inerzia dei decisori politici che, nonostante più parti istituzionali, di maggioranza e di opposizione, sia al Parlamento che attraverso la conferenza delle regioni, hanno già da tempo evidenziato la crisi di questo settore e l'urgente necessità di interventi a favore dello stesso.

CISAL

Confederazione italiana sindacati autonomi lavoratori (Cisal)
Salita di San Nicola da Tolentino, 1/b Roma - tel. 06/3211627
fax 06/3212521 e-mail: info@cisal.org - www.cisal.org