

Tpl sempre più in difficoltà

Il sistema rischia il collasso in un futuro non troppo lontano

L'allarme di Mauro Mongelli

Segretario generale Faisa Cisl

Trasporto pubblico locale, l'allarme del segretario generale Faisa Cisl Mauro Mongelli

Tpl sempre più in difficoltà

Il sistema rischia il collasso in un futuro non troppo lontano

Un settore che regge sempre di più sui sacrifici di enti locali e lavoratori, e sempre meno su una programmazione economica solida. È la fotografia impietosa scattata da Mauro Mongelli, segretario generale della Faisa Cisl, che lancia un appello diretto a governi e regioni: senza un intervento immediato, il trasporto pubblico locale rischia di implodere in un arco di tempo ormai ravvicinato. Il primo fronte critico è quello energetico. Secondo Mongelli, l'aumento dei costi del carburante ha generato un buco economico che, sommato alla carenza degli stanziamenti ordinari, sfiora ormai la soglia dei due miliardi di euro. Una cifra che, avverte, servirebbe soltanto a garantire la continuità dei servizi già esistenti, senza alcun margine per lo sviluppo. A pagarne il prezzo, oggi, sono soprattutto comuni e regioni, costretti a coprire di tasca propria, dove possibile, un divario che le risorse nazionali non riescono più ad assorbire. Quando anche questo non basta, il conto ricade sulle aziende: prive di ulteriori leve economiche, si trovano costrette a tagliare i servizi o a intervenire sul costo del lavoro e quindi sulle condizioni di lavoratrici lavoratrici. A rendere ancora più delicato il quadro interviene ora anche una novità legislativa: il dlgs 147 del 7 agosto

2026, che ridisegna le regole di finanziamento del comparto. Una riforma che immaginavamo di affrontare insieme, secondo Mongelli, arriva nel momento peggiore possibile, perché interviene su un sistema già segnato da anni di tagli, modulazioni e servizi sempre più frammentati sul territorio nazionale. Il timore principale riguarda l'assenza, nel provvedimento, di un obbligo chiaro che imponga di destinare quelle risorse esclusivamente al trasporto pubblico. Senza questo paletto, avverte il sindacalista, il rischio concreto è che parte dei fondi finisca per essere assorbita da altre voci di bilancio regionale, un fenomeno tutt'altro che ipotetico: episodi simili, ricorda, si sono già verificati in diverse aree del Paese.

Una eventualità che, per un settore già in affanno, potrebbe rivelarsi devastante. Il timore condiviso da più parti è che, così congegnato, il provvedimento non solo non risolva i problemi strutturali del settore, ma finisca per aggravarli — mettendo a rischio, per la prima volta, persino la stabilità del sistema contrattuale collettivo come già dichiarato dalle associazioni datoriali, oltre che la qualità e l'omogeneità del servizio offerto ai cittadini. A peggiorare la situazione contribuisce un meccanismo di erogazione dei contributi. I ritardi nei trasfe-

rimenti costringono aziende ed enti a ricorrere sistematicamente al credito bancario per anticipare somme che arriveranno solo l'anno successivo. Un indebitamento a catena che sta mettendo in ginocchio la tenuta finanziaria di molte realtà, al punto che — ricorda Mongelli — non è la sostenibilità economica a far crollare le aziende di trasporto, ma la mancanza di liquidità immediata. Il segretario Faisa Cisl smonta poi un luogo comune: pensare che più investimenti significhino automaticamente minori costi di gestione. La transizione verso mezzi elettrici, spiega, comporta al contrario, almeno per una lunga fase iniziale, un aggravio dei costi chilometrici rispetto ai tradizionali mezzi diesel, rendendo necessario affrontare parallelamente sia il fronte degli investimenti sia quello della gestione corrente. Sul piano della domanda, i target fissati dal Pnrr restano lontani: lo spostamento dei cittadini verso il trasporto collettivo procede a un ritmo molto più lento di quanto previsto, mentre gli incassi da bigliettazione, crollati durante la pandemia, non hanno

ancora recuperato i livelli pre-Covid. Un quadro che, avverte Mongelli, rischia di innescare una spirale implosiva per l'intero comparto. Ma è sul fronte del lavoro che l'allarme si fa più acuto. I turni si sono appiattiti su ritmi ancora massacranti, con dipendenti che, in molte aziende in Italia, iniziano il servizio all'alba e lo concludono a sera inoltrata, in evidente contrasto con qualunque equilibrio tra vita privata e lavoro. Il nodo più grave, però, resta quello retributivo. Il contratto collettivo del settore, spiega Mongelli, si colloca tra i più bassi in assoluto nel panorama nazionale, in un momento storico in cui si continua a parlare di rilancio salariale come leva di crescita economica. Il risultato è un progressivo abbandono da parte dei lavoratori più esperti, che scelgono di trasferirsi in comparti capaci di garantire condizioni economiche nettamente superiori, differenze che, secondo il sindacalista, arrivano fino a mille euro mensili, oltre a weekend liberi e maggiore stabilità di vita. Un divario che rende sempre più arduo attrarre nuove generazioni verso la professione.

Neppure i progetti di formazione interna o le campagne di reclutamento all'estero, promossi da diverse aziende, hanno prodotto i risultati sperati: chi ottiene le abilitazioni professionali a spese del datore di lavoro finisce spesso per rivolgersi altrove, verso un mercato disposto a remunerare meglio le stesse competenze. Mongelli critica le ultime misure normative in materia, giudicandole seppur un passo avanti, insufficienti perché limitate al solo personale addetto ai controlli e non estese a chi è alla guida dei mezzi. Le aggressioni al personale viaggiante restano un fenomeno quotidiano e diffuso, con effetti diretti anche sulla percezione di sicurezza degli utenti, sempre più propensi ad abbandonare il trasporto pubblico quando si sentono esposti a rischi. Tre leve, un solo destino. Vera sfida sta nell'agire simultaneamente su tre direttrici: gestione corrente, investimenti e condizioni occupazionali — perché puntare su una sola di esse, trascurando le altre, condannerebbe comunque il sistema al fallimento: senza personale adeguato, anche i mezzi più moderni resterebbero fermi in deposito.

Non intervenire, oggi, non è una scelta neutra: è una decisione che il Paese pagherà due volte — in termini economici domani, e in termini di responsabilità sociale già da ora.



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