

Le cause dello stop nelle parole del segretario generale della Faisa Cisl, Mauro Mongelli

Tpl, sciopero il 9 settembre

Tra criticità ed indifferenza, l'Italia si fermerà ancora

Tutti gli scioperi rappresentano un sacrificio sia per i lavoratori che per i cittadini. Per chiarire eventuali malintesi ribadiamo con forza che non si tratta assolutamente di uno sciopero politico.

La nostra indipendenza ci spinge sempre a fare valutazioni basate sul merito e sulla sostanza. Questa protesta non è solo della categoria e per la categoria, ma è una protesta per la sopravvivenza di un intero settore, quello del Tpl

Dopo un primo sciopero nazionale dello scorso 18 luglio il Paese sarà costretto a fermarsi nuovamente a causa della mancanza di interventi fattivi, nell'assoluta indifferenza di aziende e Governo. All'inizio di settembre ci troveremo nuovamente a fare i conti con la mobilitazione dei lavoratori con uno sciopero di 8 ore, che comporterà l'interruzione dei servizi di trasporto pubblico.

Ne parliamo con **Mauro Mongelli** segretario generale della Faisa Cisl.

Domanda. Dopo il primo sciopero di quattro ore dello scorso luglio cosa è successo?

Risposta. Per quanto riguarda il rinnovo del Ccnl assolutamente niente, come se nulla fosse successo. Conseguentemente è stato necessario proclamare una nuova azione di sciopero dei lavoratori del settore per il 9 settembre, ci preme sottolineare come, ancora una volta, la responsabilità non dovrà essere attribuita ai lavoratori, ma dovrà addebitarsi all'attendismo delle associazioni datoriali, determinate a mantenere pratiche di gestione e interpretazioni del settore ormai obsolete. Va inoltre sottolineata la colpevole inerzia dei decisori politici, che, nonostante numerose sollecitazioni da parte dei sindacati, delle stesse istituzioni, sia di mag-

gioranza che di opposizione, in Parlamento e attraverso la Conferenza delle Regioni, ignorano la crisi del settore e l'urgente necessità di interventi.

D. Le istituzioni sembrano completamente sorde rispetto alle istanze dei lavoratori?

R. Ad oggi sono pervenute due convocazioni istituzionali che non hanno all'ordine del giorno il rinnovo del Ccnl. La prima, per il 5 settembre, da parte del ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture, con all'ordine del giorno un tema per noi certamente importante, quello delle aggressioni ai danni degli operatori sui mezzi di trasporto; a tal proposito ci duole osservare come questa convocazione avvenga a distanza di due anni dalla sottoscrizione di un protocollo nazionale che non ha prodotto alcuna iniziativa sostanziale a livello centrale, differentemente, a livello locale, sindacati, aziende ed enti locali, in qualche raro caso, hanno sottoscritto accordi/protocolli che contengono previsioni ed iniziative operative atte a mitigare il fenomeno e offrire assistenza alla parte lesa; rispetto al tema della sicurezza, evidenziamo come l'affrontare efficacemente la materia generi necessariamente un costo, pertanto si viene ricondotti al problema posto alla base di tutti i

nostri ragionamenti, il finanziamento del settore.

La seconda convocazione ci è giunta dalla commissione di garanzia sugli scioperi nei servizi essenziali, per il 19 settembre, avente ad oggetto la crescente conflittualità nel settore, tutto questo esattamente dopo 10 giorni dal prossimo sciopero nazionale. Sulla citata conflittualità nel settore, comunque sempre esercitata nel rispetto delle norme in un settore iper-regolamentato rispetto a tutti gli altri Paesi europei, ribadiamo come una giornata di sciopero dei lavoratori sia da considerarsi un sacrificio per esercitare un proprio diritto, laddove spesso le aziende non subiscono nessun disagio a differenza dei cittadini e dei lavoratori. Per ridurre i livelli di conflittualità di un settore si dovrebbe approfondire preventivamente, e successivamente rimuovere, i motivi che sono alla base della conflittualità che, per noi, riguardano sempre il merito e mai hanno un carattere politico come, a volte, qualcuno vuol far apparire. Si rinnovino adeguatamente, e nei tempi previsti, i contratti e magicamente si assisterà ad una riduzione della conflittualità.

D. Come considerate le azioni istituzionali intraprese?

R. Al momento le riteniamo timide e tardive,



considerando che il settore necessita di un cambiamento radicale ed immediato, trovandosi ad un bivio cruciale: progredire verso una mobilità più efficiente, equa e sostenibile, oppure regredire verso un modello di mobilità urbana, basata sul mezzo privato, già ormai insostenibile. Per sviluppare una mobilità collettiva e preservare l'ambiente è fondamentale rendere i mezzi pubblici più attrattivi; questo richiede una nuova visione del sistema di mobilità, che includa innanzitutto maggiori risorse per il Trasporto Pubblico Locale, contemplando parimenti il rinnovo del Ccnl di categoria che, ricordiamo, resta una componente essenziale di tutte le aziende di servizi.

D. Come si possono ottenere maggiori risorse per il Tpl?

R. Il Tpl si finanzia attraverso contribuzione pubblica, prevalentemente derivante dal Fondo Nazionale Trasporti, e dai ricavi da tariffazione; ovviamente tale sommatoria condiziona la qualità e la quantità del servizio offerto ed i relativi costi di gestione sopportabili, purtroppo i livelli di risorse pubbliche ed il prezzo dei biglietti sono determinati da livelli decisionali differenti, che coinvolgono, differenti parti istituzionali, spesso non raccordate.

Mi spiego meglio, l'at-

tuale crisi economica, che sta colpendo il settore, determina un quadro allarmante, a causa di una contribuzione pubblica centrale palesemente insufficiente e, allo stesso tempo, la leva tariffaria, generalmente decisa dalle istituzioni locali competenti - regioni, provincie o comuni a seconda delle deleghe e competenze - viste le caratteristiche sociali e di universalità del servizio, resta statica e schiacciata verso il basso, mettendo gli stessi decisori nella condizione di dover fare scelte precise su come garantire il servizio con insufficienti risorse disponibili. Le opzioni a disposizione sono poche ed impopolari: ridurre il servizio, aumentare le tariffe o incidere sul costo del lavoro, quest'ultimo, esercizio abusato da anni in categoria, è la causa principale del perché nessuno vuol fare più questa professione.

L'attuale sistema delle diverse competenze genera, molte volte, delle vere e proprie battaglie politiche soprattutto laddove, un singolo Ente, pur disponibile a destinare risorse aggiuntive al Tpl, nel caso in cui non disponesse del potere decisionale relativamente alla leva tariffaria, in campo ad altro Ente, magari di colore politico opposto, per ragioni di opportunità che nulla hanno a che fare con il Tpl, opta per finanziare altri settori.

Si comprende quindi come sia necessario, dopo aver messo in sicurezza

ed implementato il sistema di finanziamento pubblico centrale, avviare una analisi attenta ed approfondita dell'intera struttura di competenze e regole; questo permetterebbe al settore di rispondere efficacemente a un aumento della domanda di mobilità pubblica, evitando che gli utenti insoddisfatti, si spostino verso il trasporto privato e, nel contempo, sottraendo alle aziende ogni alibi per non rinnovare il contratto nazionale.

D. Quindi con lo sciopero del 9 settembre si preannuncia un autunno caldo?

R. Tutti gli scioperi rappresentano un sacrificio sia per i lavoratori che per i cittadini. Per chiarire eventuali malintesi ribadiamo con forza che non si tratta assolutamente di uno sciopero politico. La nostra indipendenza ci spinge sempre a fare valutazioni basate sul merito e sulla sostanza. Questa protesta non è solo della categoria e per la categoria, ma è una protesta per la sopravvivenza di un intero settore, quello del Tpl. Abbiamo adottato un approccio graduale nelle azioni, sperando in riscontri di buon senso, che ci auguriamo arrivino in modo concreto e non aleatorio. In mancanza di azioni concrete e risolutive certamente l'autunno diventerà ancora più teso.

— © Riproduzione riservata — ■



Mauro Mongelli, segretario generale Faisa Cisl