

■ **FIT CISL** / Il rilancio del Tpl deve passare attraverso una logica con impostazione industriale che consenta di evitare sprechi e sovrapposizioni controproducenti

Nuova linfa per il trasporto pubblico locale

Il sindacato avvisa: "Bisogna arginare la frammentazione delle aziende e puntare su una programmazione puntuale"

Trasporti e logistica, un settore chiave per l'economia e la crescita nazionale. Ma che richiede nuovi slanci, soprattutto nel caso del trasporto pubblico locale, voce di assoluto rilievo e di forte impatto sulla competitività dell'Italia. "Un'industria sulla quale puntare, non una zavorra da sopportare", secondo le parole di Giovanni Luciano, segretario generale della Fit Cisl. Che continua: "Per decenni le aziende del trasporto pubblico locale sono servite spesso come serbatoio elettorale-clientelare, mentre l'attenzione agli effettivi bisogni dei cittadini in materia di mobilità è stata secondaria. Questo in un settore che per la spesa pubblica rappresenta tanto, la seconda voce dopo la sanità nelle Regioni, a cui però raramente corrisponde un servizio all'altezza della spesa".

Ecco perché va guadagnato il terreno finora perso. Bisogna rilanciare, in poche parole. "Il comparto - sottolinea Luciano - deve completare velocemente il passaggio dall'assistenzialismo all'impostazione industriale. Le Ferrovie dello Stato ci hanno messo venticinque anni, nei quali invece si è fatto troppo poco per il trasporto pubblico locale, se non nulla. Ci sono voluti i tagli derivanti dalla forte riduzione delle risorse pubbliche per accorgersi che un sistema basato esclusivamente sul ripianamento pubblico a piè di lista ci mette poco a implodere quando non si può più produrre altro debito".

Su come dare nuova linfa al Tpl, acronimo usato per Trasporto pubblico locale, la Fit Cisl ha le idee chiare, consapevoli delle questioni da affrontare e di quali possano essere le possibili misure per fermare il declino e spingere lo sviluppo. "Intanto - chiarisce Luciano - il più grande problema del Tpl italiano è la frammentazione dei soggetti che erogano il servizio. Non meno di 1.100 aziende fanno sì che il termine 'nanismo' sia il più appropriato per definire il problema. Per capirci, troppe aziende che erogano servizi poco programmati dai vari uffici regionali". Una situazione che produce sovrapposizioni e sprechi e, paradossalmente nell'extraurbano, mancanza di servizio in alcune fasce orarie.

"Per ovviarvi, per quanto ci riguarda - continua il segretario generale -, i servizi affidati, siano essi a gara o ad affidamento diretto, devono riguardare bacini di ambito molto estesi, fatte salve



Giovanni Luciano, segretario generale Fit Cisl

L'azienda integrata, con servizi su gomma e su rotaia, rappresenta la condizione ideale

le aree metropolitane". Il modello di un bacino unico regionale affidato a una sola azienda produrrebbe di default la razionalizzazione dei servizi in sovrapposizione e una migliore distribuzione dell'offerta rispetto all'intera giornata. "È evidente inoltre - afferma Luciano - che l'azienda integrata, che sviluppi servizi sia su gomma che ferroviari, rappresenterebbe la condizione ideale per massimizzare il risultato delle risorse investite. Per questo pensiamo che dovrebbero ricercarsi ovunque associazioni temporanee d'impresa con Trenitalia o altre imprese ferroviarie. Al contrario, il disegno di legge Nencini presenta bacini di traffico da non meno di 350.000 abitanti e permette subappalti fino al 30% del servizio affidato, scenario che mantiene la frammentazione e il nanismo". Insomma, una posizione da cui Fit Cisl dissente assolutamente, perché invece dovrebbero essere incentivate le aggregazioni delle aziende esistenti, a iniziare da quelle pubbliche. Mentre l'accordo è pieno sull'introduzione dei costi standard, benché si debba discutere sui parametri, sulle compensazioni e sulla temporizzazione della loro introduzione.

Una delle priorità principali per Fit Cisl è senza dubbio il mancato rinnovo del Contratto nazionale del lavoro,

su cui si dibatte da sette anni. Peraltro, una questione che viaggia non certo da sé, ma che vede in gioco ben altro, come l'effettivo ammontare delle risorse necessarie per il Tpl in Italia, a parità di servizio erogato. "Ci sono volute - ricorda Giovanni Luciano - diverse riunioni due anni fa al Governo e alle Regioni per fare il conto. È successo ai tempi del Governo Monti, alla fine si è calcolato che servivano 6,5 miliardi di euro, riuscendo ad arrivare intorno ai 5 miliardi, con un deficit di 1,5 miliardi rispetto a quanto era stato valutato. Va ricordata la contrarietà delle Regioni all'istituzione del Fondo unico nazionale per il Tpl, tuttavia unico modo per dare una certezza di risorse al settore".

Da qui, chiaramente, si è iniziato a lavorare su strategie e politiche di razionalizzazione e di contenimento degli sprechi, per razionalizzare il più possibile. Non però senza eventuali conseguenze, per i lavoratori in particolare, terreno eletto sul quale Fit Cisl non molla. "Il Fondo unico nazionale del Tpl sfiora i 5 miliardi, ma - commenta il segretario generale - si sente dire che lo si vuol ridurre di 1 miliardo. È evidente che non si può fare nessun ragionamento d'impostazione

industriale e di investimento se non si sa quali siano le risorse a disposizione e quale certezza si ha di esse. Ritengo che un'ulteriore diminuzione delle risorse sarebbe pesantissima da sopportare, tanto da mettere in ginocchio tutte le aziende italiane". Senza trascurare poi l'impossibilità di chiudere la trattativa per il rinnovo contrattuale e una nuova ondata di problematiche occupazionali. "Come sindacato - afferma Luciano - facciamo presente che abbiamo dovuto registrare un

calo dell'occupazione, diversa da regione a regione, ma presente comunque. Si è messa mano alla contrattazione aziendale ovunque e ciò ha permesso significativi aumenti della produttività. Per risolvere un problema così complesso serve però un aumento della produttività di sistema. E per farlo occorre la volontà politica che i cittadini preferiscano il servizio di trasporto pubblico all'auto propria". Vale a dire un'impresa ciclopica, non però impossibile.

Sono 1.100 le aziende che affollano il comparto



Potrebbero essere introdotti sistemi satellitari su tutti i mezzi per verificare se i servizi sono stati effettivamente svolti

Aggregazione e stanziamenti "controllati"

Secondo il sindacato della Federazione Italiana Trasporti questi sono i cardini da cui partire per la riorganizzazione del settore

Le proposte di Fit Cisl per dare linfa al trasporto pubblico locale non mancano. Per cominciare il dito è puntato sulla necessità di azioni chiare e mirate per trasformare il settore da un sistema assistenziale a uno industriale. Prima di tutto incentivando le aggregazioni aziendali. "Questo - dice il segretario generale - produrrebbe certamente un esubero nei settori amministrativi. Pertanto crediamo che occorra ricorrere al Fondo di solidarietà per la tutela del reddito dei lavoratori del Tpl recentemente sdoganato dal ministero del Lavoro. Come è evidente che la dotazione del Fondo oggi è inesistente, altrettanto lo è che non si può aspettare che esso raccolga le cifre necessarie". Per il sindacato, riguardo al personale di esercizio, occorre - dove serve - la leva del

blocco del turn over, mentre per gli amministrativi vanno usate risorse del Fondo di solidarietà. "Non essendoci risorse, il Governo deve stanziarle - chiarisce Luciano - Per esempio si sono stanziati 10 anni a 100 milioni l'anno per il rinnovo del parco mezzi. Basta fare 9 anni o 8, iniziando dal prossimo anno e stanziare le risorse di una o due annualità per sostenere la riforma. Bisogna essere pragmatici". Ma non solo. In estrema sintesi, perché il trasporto pubblico locale possa guadagnare in efficienza e produttività, ci sono alcuni step dai quali non si può prescindere e sui quali Fit Cisl è pronta a dare suggerimenti. "Il settore va reso più attraente - conclude il segretario generale - con gare su bacini geografici molto ampi e l'incentivazione, o obbligo di fatto, a consorziarsi,

aggregarsi, fondersi per le 1.100 aziende del comparto. Nonché tramite il sostegno della riorganizzazione del settore, stanziando risorse dall'acquisto di autobus alla dotazione, per una o due annualità, di risorse equivalenti per dare al Fondo di solidarietà la possibilità di operare da subito. Ma anche per mezzo dell'introduzione di controlli satellitari di tutti i mezzi delle aziende che erogano servizi sovvenzionati, in modo da verificare che il servizio venga effettivamente effettuato e che si paghino solo i servizi davvero svolti. Infine, occorre che siano presenti nei bandi di gara, laddove queste si svolgono, chiare indicazioni per i subentranti alla clausola sociale (mantenimento dell'occupazione esistente) e contrattuale (mantenimento delle condizioni lavorative e remunerative esistenti)". Del resto, ci sono altri settori pubblici che si sono riorganizzati in modo serio e funzionano bene, ovvero esempi di buone prassi per aprire la strada a una nuova era pure per il trasporto pubblico locale.