

La concorrenza sfida il lavoro

Il progresso non pregiudichi occupazione e sicurezza

I cambiamenti economici e sociali che hanno investito il paese dando vita a nuovi modelli organizzativi, a nuove logiche di competitività, a nuove aggregazioni, impongono al sindacato di innalzare al massimo il livello di attenzione a difesa del lavoro e dei lavoratori. Valutiamo insieme a Mauro Mongelli, segretario generale della Faisa-Cisal, la federazione autonoma degli autoferrotranvieri, il riflesso di tali dinamiche sul trasporto pubblico locale, con particolare riferimento all'occupazione e alla sicurezza di lavoratori e utenti.

Domanda. Segretario, si avvicina la stagione delle gare per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale. Quale clima si respira sul fronte dell'occupazione?

Risposta. Le posizioni espresse dai principali stakeholder del settore giustificano il timore che si stia avviando una fase contrattuale piuttosto calda. In teoria, grazie alla «clausola sociale», una chiara previsione legislativa e contrattuale, esiste una tutela per i dipendenti delle aziende del Tpl in caso di affidamento del servizio a un nuovo soggetto. Nonostante ciò, c'è chi ipotizza il passaggio di una parte soltanto del personale nel caso in cui il volume del servizio oggetto del nuovo affidamento sia inferiore rispetto a quello precedente. È evidente che si vorrebbero riconoscere le tutele occupazionali al solo personale ritenuto utile per il nuovo gestore, snaturando la «clausola sociale» rispetto alle intenzioni del legislatore. È nostro dovere impegnarci per irrobustire e rendere effettivamente esigibile lo standard di protezione sociale delineato dalla norma, senza lasciare spazio a interpretazioni elusive.

D. La «clausola sociale» lascia spazio ad eccezioni?

R. La norma è tassativa, non contempla interpretazioni o negoziazioni di alcun tipo. L'articolo 48 del decreto legge 50 del

24 aprile 2017, lettera e), non prevede deroghe alla regola che obbliga al passaggio di tutto il personale da un gestore all'altro nel caso di trasferimento del servizio a seguito di gara. Nella fase di redazione dei relativi bandi, è dunque necessario inserire tale previsione senza alcuna limitazione. Riteniamo altresì necessario chiarire inequivocabilmente che il trasferimento del personale dal gestore uscente al subentrante debba avvenire «senza soluzione di continuità». Di fatto, si viene a creare tra il nuovo e il vecchio gestore un'obbligazione «solidale» idonea a garantire al dipendente l'anzianità di servizio e ogni specifica condizione che caratterizzava il precedente rapporto di lavoro. Dall'assolutezza della previsione legislativa deriva quindi la necessità di prevedere che, in ogni caso, venga applicato a tutto il personale che passa da un gestore all'altro il contratto collettivo nazionale di settore e il contratto di secondo livello o territoriale applicato al gestore uscente, nel rispetto di quanto previsto dalla direttiva comunitaria 2001/23/Ce.

D. Si fa sempre più impegnativa la necessità di conciliare le nuove dinamiche, spesso utili a ottimizzare i processi produttivi e migliorare le performance aziendali, con il rispetto della dignità dei lavoratori.

R. Contemperare le esigenze del mercato e i diritti dei lavoratori, migliorando le condizioni dei dipendenti e le performance del servizio erogato, richiede al sindacato e alle altre parti sociali, nell'interesse della collettività, coerenza, disponibilità e coraggio. Certo, non può essere il costo del lavoro l'elemento su cui fondare l'auspicato incremento dei margini di efficienza del servizio. Abbassando il livello di attenzione, rischiamo che la liberalizzazione sempre più spinta incida pesantemente

sui livelli occupazionali e sul loro valore economico. L'agognata concorrenza non può dare il via a una gara a chi ottiene il maggiore risparmio sul costo del lavoro. Questo è tanto vero, quanto pericoloso, soprattutto in concomitanza con i tagli alle risorse a disposizione del settore previsti da recenti interventi normativi. Insistiamo quindi nel chiedere al legislatore di rivedere tale scelta e di stabilizzare il «Fondo nazionale trasporti» prevedendone anche un indice inflattivo.

D. Un altro fattore che porta sempre più spesso il Tpl all'attenzione delle cronache, legato anch'esso alla disponibilità di risorse economiche, è la sicurezza. È una sensazione, o i rischi per addetti e utenti sono in aumento?

R. Il crescendo di aggressioni fisiche e verbali perpetrate a danno di passeggeri e operatori del trasporto pubblico locale e del trasporto ferroviario è ormai diventato insostenibile e intollerabile. In tutt'Italia, da San Giorgio a Cremano a Monza, da Roma a Verona, treni, metro, bus e stazioni sono teatro di gravi atti vandalici che, oltre a compromettere la sicurezza e la serenità di chi viaggia e di chi lavora, creano profondi disagi nella gestione dei trasporti, causando anche pesanti spese straordinarie a carico delle società cui tali servizi fanno capo. In assenza di un coinvolgimento dei ministeri interessati, interno e trasporti, che la Faisa-Cisal invoca, con gli altri sindacati, fin da una prima nota, rimasta peraltro senza risposta, risalente al giugno del 2018, al fine di ridurre le situazioni di pericolo, sono state adottate a livello locale, ove le amministrazioni hanno dimostrato sensibilità per l'argomento, iniziative volte a contenere il fenomeno. Riteniamo che, in termini complessivi, le pur meritevoli misure adottate localmente non siano in grado di affrontare una problematica di tale entità. Continueremo a insistere affinché si attivino invece i ministeri competenti,

insieme alle parti sociali e alle rappresentanze delle aziende, per analizzare con attenzione la problematica e per poi elaborare le opportune, urgenti misure di prevenzione e protezione di operatori e utenti. A partire da specifici interventi legislativi.

D. Altra preoccupazione, sul fronte della sicurezza, è costituita dai frequenti incendi dei mezzi di trasporto.

R. Senza creare allarmismi o attribuire colpe in modo affrettato, è necessario interrogarsi sulle motivazioni di un fenomeno crescente, legato anzitutto inevitabilmente alla vetustà dei mezzi. È evidente che il pericolo è altissimo, sia per gli operatori, sia per i passeggeri. Inimmaginabile, poi, per i viaggiatori diversamente abili.

D. Ulteriore declinazione della sicurezza, il codice della strada. Qual è la posizione della Faisa-Cisal in merito alle modifiche recentemente proposte dal governo?

R. Se è vero che l'obiettivo primario dello Stato è quello di perseguire la sicurezza stradale e la riduzione degli incidenti, non si possono assecondare alcuni elementi che, nelle proposte di modifica del codice della strada, mettono invece a rischio l'incolumità di autisti e cittadini. Anche in considerazione dello stato disomogeneo della rete stradale, che presenta ambiti di vulnerabilità significativi, per i centri abitati sono inaccettabili proposte quali la circolazione dei ciclisti nelle corsie riservate ai mezzi pubblici e di emergenza, oltretutto contromano, come ipotizzato per le zone in cui vigono limiti di velocità di 30 km/h. Altrettanto discutibile ci appare l'idea di innalzare i limiti ordinari per il rinnovo della patente di guida dei mezzi pubblici dai 60 ai 65 anni, con lo slittamento dell'età massima degli autisti dagli attuali 65 ai 70 anni. Età non più consona per affrontare, con piena capacità fisica, una mansione usurante come quella dell'autista.