

Salvatore Pellecchia, segretario generale della Fit-Cisl, spiega come, con l'avvio della fase 2, dovremmo ripensare totalmente il nostro modo di spostarci. Le criticità non mancano, soprattutto nel trasporto pubblico locale. E il rischio di una crisi economica per tutto il comparto è molto forte

Il diario del lavoro

Direzione: Aris Accornero, Carlo Dell'Aringa, Tiziano Treu

Direttore responsabile: Massimo Mascini

0

TRASPORTI

Pellecchia: il settore rischia un tracollo economico

Anche nel pieno della pandemia il comparto dei trasporti non si è mai fermato. Con l'avvio della fase due, spiega il segretario generale dei trasporti della Cisl, Salvatore Pellecchia, le criticità croniche di tutto il comparto potranno emergere con maggiore forza e ai nuovi problemi si sommeranno i vecchi. Il sistema della nostra mobilità, afferma Pellecchia, non è stato concepito per far fronte alle nuove esigenze dettate dall'emergenza sanitaria, soprattutto nelle città. Occorre un ripensamento radicale del nostro modo di muoverci e degli stili di vita per convivere in sicurezza, si spera per poco tempo, con il virus. Inoltre il rischio di una profonda crisi economica e occupazionale di tutto il settore è molto concreto.

Pellecchia, il settore dei trasporti come si è preparato per la fase 2?

I trasporti, rispetto ad altri settori, si sono avvicinati alla fase due con maggiore preparazione perché, anche nel pieno della pandemia, non si sono mai fermati, garantendo i servizi minimi di trasporti pubblico delle persone, l'approvvigionamento di materiale sanitario, cibo, merci, carburante e il rimpatrio degli italiani bloccati all'estero. Questo ci ha dato qualche piccolo vantaggio, ma non vuol dire che con la fase due - benché si proceda molto lentamente e con numeri molto ridotti - non emergeranno, con ancora più forza, le criticità croniche di tutto il settore. Ovviamente tutto varia da comparto a comparto.

L'interlocuzione con il governo e la task force di Colao come è stata?

Con la ministra De Micheli il confronto è stato sempre aperto, e non posso non dare un giudizio positivo perché ha sempre ascoltato le nostre istanze. Lo dimostrano i protocolli per la sicurezza che sono stati firmati. Poi naturalmente la ministra ha preso le sue decisioni, come è giusto che sia. Con la task force, gli unici approcci che ci sono stati con il sindacato sono stati al livello confederale.

Molti in questi giorni hanno ripreso il treno per motivi di lavoro o per tornare alla propria residenza. Com'è al momento la situazione?

Sui treni a lunga percorrenza abbastanza tranquilla. Questo è dovuto anche al fatto che bisognava prenotare e quindi ognuno ha il suo posto. In questo modo si riesce a garantire anche il distanziamento sociale necessario.

Di recente, con Ferrovie avete firmato anche un accordo.

Sì. In questo accordo, oltre a stabilire tutta una serie di rigidi protocolli per garantire la salute e la sicurezza dei lavoratori, abbiamo stabilito il diritto alla disconnessione per tutti coloro che operano in smart working. Inoltre, abbiamo raggiunto un accordo secondo il quale Rete Ferroviaria Italiana produrrà in proprio le mascherine sia chirurgiche che del tipo FFP2, che saranno distribuite ai lavoratori e anche alla Protezione Civile, qualora ce ne dovesse essere bisogno. In questo modo il comparto ferroviario diventerà autonomo, sotto questo punto di vista, liberando un numero consistente di mascherine, che potranno essere destinate ai lavoratori di altri settori.

Il trasporto pubblico è quello con le maggiori difficoltà e sottoposto allo stress maggiore. Ce la farà ad affrontare la fase 2?

Il trasporto pubblico vive, da anni, una situazione difficile. Tutto si basa su un equilibrio molto delicato, e basta poco per

mandare in sofferenza i trasporti delle nostre città. Grosso modo il trasporto pubblico locale si regge, per un 65%, sui contratti di servizio stipulati con le regioni e per il restante 35% sui biglietti e gli abbonamenti. Se le regioni continueranno a onorare i contratti sarà una cosa positiva. Sull'altro fronte, con la fase due, ci sarà una riduzione fisiologica dell'utenza, inoltre è plausibile che permanga il fenomeno dell'evasione, cioè di coloro che non pagano il biglietto. Fenomeno che, sulla base della riduzione dei passeggeri dovuta al distanziamento sociale, inciderà in maniera ancor più significativa sui bilanci delle aziende. Non sono da escludere episodi di tensione sociale di aggressione al personale, aggravati dalla situazione che stiamo vivendo, quando alle persone verrà detto che non potranno salire su quel mezzo perché ha già raggiunto la capienza limite. Per questa ragione abbiamo chiesto alle aziende interventi volti a prevenire tali fenomeni.

C'è dunque il concreto rischio di una crisi economica e occupazionale per il settore?

Assolutamente sì. Nel Cura Italia si è previsto che tutti quei settori, che avevano un fondo per le politiche attive, dovessero attingere prima lì, e solo successivamente attivare tutti i vari strumenti, come la cassa integrazione, ordinaria e straordinaria. Nei trasporti questo abbiamo fatto, ma le risorse stanno finendo, e con urgenza il governo deve dirottare altre risorse in questi fondi.

Mi può dare qualche numero?

Guardi, prima della crisi il fondo per il settore ferroviario poteva contare su circa 30 milioni di euro, e quello per il trasporto pubblico locale su 80. Ora, con la pandemia, servono almeno 85 milioni di euro al mese per sostenere tutti gli addetti del comparto ferroviario che al momento non lavorano, e almeno 75 milioni per quelli del trasporto pubblico locale. Senza dimenticare il tracollo del trasporto aereo e le enormi problematiche che sta attraversando la crocieristica.

Per il futuro come ci dovremo attrezzare?

È evidente che gran parte del nostro sistema di trasporto, al momento, non è adeguato alla nuova realtà. Dobbiamo ripensare totalmente il modello di mobilità sia per gestire il transitorio sia per risolvere i problemi cronici, così come la vita nelle nostre città. È ovvio che i tempi di vita e di lavoro che abbiamo attualmente determinano degli orari di punta, che ora non possiamo più permetterci. Per evitare queste concentrazioni di passeggeri, si dovrà ripensare l'organizzazione del lavoro e delle città, partendo da una rimodulazione degli orari di lavoro al fine di distribuire su un arco temporale più ampio la domanda di mobilità. Inoltre, in assenza dell'incremento delle flotte, in costanza di emergenza sanitaria, dovendo aumentare l'offerta per garantire il distanziamento sociale e dare a tutti un servizio coerente con le necessità di mobilità nelle grandi città, si potrebbe fare ricorso a nuove soluzioni, come l'utilizzo dei bus turistici a supporto dei mezzi di linea, atteso che in questo momento non sono operativi per l'assenza di turisti. Ma soprattutto dobbiamo essere bravi a cambiare in corsa ciò che stiamo facendo, a seconda dell'andamento della curva dei contagi.

08 Maggio 2020

Segui [@diariolavoro](#)

Powered by [Adon](#)