



EQUILIBRIO TRA EFFICIENZA DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE E TUTELE SOCIALI

Relazione di Nicola Settimo
10/03/2016

Cari Compagni voglio dare un titolo al ragionamento che introduco oggi il quale viene accompagnato da una serie di informazioni, considerazioni riflessioni e proposte e serve innanzitutto per aprire un confronto tra di noi, (...)

Il titolo è il seguente: EQUILIBRIO TRA EFFICIENZA DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE E TUTELE SOCIALI ...

... Tutele sociali in senso lato vale a dire sia quelle proprie dei lavoratori del trasporto pubblico locale che dei cittadini che di questo settore se ne servono. Ma voglio dargli un senso ancora più largo e includo anche tutele sociali che vanno oltre il cerchio stretto del TPL, in quanto si rivolgono ad altri beni comuni come l'ambiente, la salute, la sicurezza ecc.

La ricerca di qualsiasi punto di equilibrio da raggiungere credo che abbia sempre bisogno: di un obiettivo, di concentrazione e studio, del coordinamento nell'azione dei vari fattori in gioco, dell'efficacia del risultato.

Nel caso del Trasporto pubblico locale purtroppo, fin'ora è stato difficile ritrovare il giusto equilibrio tra le tutele sociali e del lavoro, l'efficienza aziendale e la sostenibilità della spesa pubblica, proprio perché è venuta a mancare la combinazione esatta tra: l'obiettivo da raggiungere (per la insipiente espressione della volontà politica), la programmazione (in assenza di concentrazione e studi di piano) e il coordinamento tra i protagonisti deputati al funzionamento delle varie fasi che, nell'insieme, hanno determinato l'inefficacia del risultato che è sotto gli occhi di tutti.

Partiamo da un dato di fatto preciso ed inconfutabile, che il diritto alla mobilità del cittadino è scritto e garantito dalla carta costituzionale della Repubblica italiana.

Da qui nasce l'obbligo politico-istituzionale dello Stato di tutelare il suo corpo sociale e nel caso rimuovere, per altrettante previsioni costituzionali, ostacoli di ordine economico e sociale che limitassero di fatto ogni libertà consentita al cittadino, espressamente dalle massime norme dei diritti fondamentali come quello della libera circolazione.

Il trasporto pubblico, offerto a condizioni accessibili a tutti, dovrebbe essere quindi considerato anche come uno strumento per neutralizzare le disparità sociali e per conferire uguali opportunità di lavoro e d'istruzione ai cittadini meno abbienti, che non sempre possono sostenere il costo della mobilità privata per recarsi sul luogo di lavoro, per raggiungere l'istituzione scolastica o per la cura della salute.

Il diritto alla mobilità, e quello a poter usufruire di un sistema di trasporto pubblico concretamente accessibile, rappresenta un aspetto essenziale della libertà delle persone e della loro qualità della vita.

Come ho detto in apertura, l'articolo 16 della Costituzione stabilisce solennemente che ciascun cittadino può circolare e soggiornare liberamente in qualsiasi parte del territorio nazionale, ma questa affermazione – nata per garantire un fondamentale diritto di libertà soprattutto politica –

ha tuttavia particolari implicazioni per le persone che sono costrette a spostarsi o viaggiare per motivi di studio o di lavoro, come anche per le persone con disabilità, specie motoria o sensoriale.

Nella realtà quotidiana, infatti, per una serie di ragioni, vecchie e nuove, relative all'organizzazione del trasporto pubblico locale, non è vero che ogni persona possa liberamente circolare in qualsiasi parte del territorio nazionale anzi, per i pendolari per motivi di studio o di lavoro, soprattutto al Sud o, ad esempio, per le persone con disabilità motoria o sensoriale molto spesso è vero il contrario, nonostante la Corte costituzionale, con la sentenza n. 167 del 1999, abbia riconosciuto pienamente il diritto alla mobilità come diritto fondamentale delle persone con disabilità con riferimento alla necessità di eliminare le barriere architettoniche.

Dobbiamo, quindi, necessariamente prendere atto che per una società evoluta l'organizzazione del servizio pubblico di trasporto, ovvero la sua efficienza ed efficacia sono ad un tempo interesse ed obiettivo primari e, pertanto, essa deve essere in grado di formare ed esprimere la adeguata volontà politico-istituzionale volta a soddisfare le legittime ragioni etico-sociali della collettività.

Con tale premessa, di carattere generale ed oggettivo, introduciamo il tema centrale del nostro confronto odierno, incentrato sulla ricerca del possibile equilibrio tra il diritto alla mobilità, le tutele sociali, ambientali, sindacali e lo sviluppo economico ed occupazionale nel nostro Paese.

Attualmente al settore del TPL vengono erogati 4 miliardi e novecento milioni da parte del relativo Fondo nazionale a seguito di una serie di tagli operati negli ultimi anni, i quali hanno comportato una conseguente diminuzione di trasferimenti alle Regioni.

6 miliardi e 500 milioni circa, invece, si reputa il fabbisogno occorrente a svolgere il servizio nella quantità con cui si produceva prima dei tagli.

Le continue decurtazioni al Fondo sappiamo bene cosa hanno determinato: diminuzione dei servizi, scarsa qualità di quello rimasto in piedi, parco rotabile sempre più obsoleto, aziende che non erogano le retribuzioni ai dipendenti, contratti di solidarietà, cassa integrazione in deroga, contratti di secondo livello disdettati a catena, fallimenti.

Tutto questo non è solo frutto della crisi economica, la quale semmai ha ulteriormente aggravato la debole situazione dei conti pubblici e quella produttiva ed occupazionale italiana, ma ha cause ancora più datate, ovvero dovute soprattutto ad un abbandono progressivo da parte del sistema politico-istituzionale verso il TPL proprio quando andava, invece, riposizionato e rilanciato nell'offerta.

Negli ultimi dieci anni se vi fosse stata un'offerta adeguata di TPL - come era opportuno che vi fosse - con servizi frequenti, confortevoli, e veramente rispondenti alle esigenze dei viaggiatori - questi non sarebbero stati costretti ad un uso smisurato del mezzo privato, a maggior ragione quando il reddito disponibile medio delle famiglie via via si assottigliava sempre più.

Si calcola, infatti, che con le attuali tariffe un nucleo familiare che usa sistematicamente il trasporto collettivo spende circa 1.000 euro l'anno, mentre un nucleo familiare che usa

quotidianamente il mezzo di trasporto privato, perché non ha un'altra possibilità conveniente, ne spende circa 4 mila.

Il lungo disinteressamento verso questo settore tanto importante, è stato incomprensibile anche nei riguardi degli orientamenti europei i quali, con il libro verde del 2007, intendevano stabilire linee di intervento da applicare verso una nuova cultura della mobilità urbana come sistema centrale di crescita e di occupazione.

Per il mondo del lavoro di questo settore, vale a dire per gli interessi che noi rappresentiamo, è stato e continua ad essere il peggiore periodo, perché ha messo in discussione persino certezze e garanzie che nel mondo degli autoferrotranvieri-internavigatori, per storia, e tradizione erano ritenute intoccabili: praticamente la perdita di importanza del TPL è stata direttamente proporzionale all'abbassamento della soglia dei diritti dei lavoratori e alla diminuzione delle opportunità di occupazione.

Ora il nostro principale obiettivo strategico sindacale deve essere appunto quello di puntare alla crescita occupazionale nel settore, perché man mano che si dovesse raggiungere tale risultato vorrà dire che sarà aumentato il grado di sviluppo del Trasporto pubblico locale e a quel punto sarebbe più facile riposizionare più in alto l'asticella dei diritti e degli interessi dei lavoratori che rappresentiamo.

Tale tipo di obiettivo, tra l'altro, non rappresenta affatto un opportunismo egoistico di mestiere, ma coincide essenzialmente con l'interesse generale del Paese di dotarsi di un elevato servizio essenziale, quale è il servizio pubblico di trasporto, il quale contribuisce a farlo diventare più civile e competitivo.

Il nostro impegno in questa direzione deve essere costante, puntuale, coinvolgente e deve vederci incrociare sinergicamente le nostre azioni tra il livello nazionale e locale della nostra Organizzazione, perché come sapete il settore del TPL è complesso e in questo caso la rappresentanza sindacale non si ferma al naturale ruolo contrattuale con le numerose e differenti controparti, ma comporta anche il confronto con le Istituzioni a tutti i livelli: locale, regionale, nazionale ed europeo.

Se non si avvia un'inversione di tendenza con una nuova presa di coscienza ed un approccio strategico che guardi alla programmazione generale e locale, a partire dai grandi centri urbani, assisteremo gradualmente alla lenta agonia del TPL come ad esempio già ci offre la città di Roma.

Solo a voler prendere questo esempio tra i più eclatanti, un romano in media passa 45 ore l'anno in macchina in una città che conta 700 auto ogni 1000 abitanti con una velocità commerciale di soli 10 Km/ora e, quindi la capitale d'Italia si ritrova ad essere una tra le 10 città più congestionate in Europa.

L'impegno politico verso la riduzione dell'inquinamento atmosferico deve diventare veramente una priorità, avuto riguardo che oltre la metà delle 30 città europee più inquinate stanno in Italia e che il trasporto ne è uno dei principali responsabili, innanzitutto nei grandi centri urbani.

Come sappiamo oltre all'inquinamento atmosferico ed acustico le conseguenze di una disordinata motorizzazione, dove quella privata è massicciamente presente, produce anche costi esterni derivanti dagli incidenti stradali: l'anno scorso nel nostro Paese vi sono stati circa 3000 morti e 300 mila feriti.

Bisogna pensare seriamente di uscire dall'immaginario collettivo che si è costruito intorno alla centralità dell'automobile, riorganizzando la società con graduale ma veloce riconversione industriale che finalizzi la produzione verso autobus, tram, treni e auto non inquinanti, in modo tale da salvaguardare anche i posti di lavoro del settore automobilistico tradizionale.

Se solo si volesse ci sarebbe, infatti, un grande produzione da mettere in cantiere poiché il parco autobus italiano ha un'età media di oltre 12 anni rispetto alla media europea che è di circa 7 anni e dal punto di vista della sostenibilità ecologica il 25,6% dei veicoli circolanti è omologato come Euro 0 e comunque il 78,5% è inferiore a Euro 4.

Occorre, pertanto, tornare ad investire nell'ammodernamento del parco rotabile e nella riorganizzazione della quantità e qualità dei servizi da offrire.

Sono circa 34.000 gli autobus che dovrebbero essere sostituiti in dieci anni per raggiungere i livelli della media europea e non vediamo ancora provvedimenti credibili, se non ulteriori annunci come l'ultimo che si sta studiando presso il Ministero dei Trasporti per la costituzione di una "ROSCO" (Rolling Stock Company): sostanzialmente una società pubblica di leasing, forse con l'intervento della Cassa depositi e prestiti e una probabile dotazione di circa 1,5 miliardi, per l'acquisto e il fitto di pullman e treni.

Sono circa 1.500 i treni nuovi occorrenti nel trasporto regionale dove l'età media di quelli attuali è pari a 18,6 anni.

Sul fronte della riorganizzazione e razionalizzazione dell'offerta sappiamo tutti quali sono le azioni da mettere in campo per rendere appetibile il TPL affinché il cittadino sia portato a lasciare la sua auto a casa. Infatti una cosa non è mai mancata in questo nostro settore e sono le tantissime parole sprecate e gli studi sviscerati nei convegni, ma puntualmente lasciati liberi al vento.

È giunto il momento di realizzarli veramente, innanzitutto in fase di programmazione, i sistemi di sviluppo di trasporto integrati, soprattutto ferro-gomma, calibrati secondo la sostenibilità economico-finanziaria da un lato e un nuovo obiettivo che guardi al rilancio massiccio ed effettivo del trasporto collettivo sia ferroviario (treni regionali, metropolitane, tramvie) che su gomma attraverso efficaci corsie preferenziali tali da garantire nell'insieme della conseguente progettazione: l'innalzamento della velocità commerciale dei mezzi pubblici, zone attrezzate di

interscambio, tariffe integrate, la dotazione tecnologica per il controllo del traffico , l'infomobilità ecc.

Sarebbe il primo passo che farebbe uscire dall'emergenza il settore del TPL che non si può più reggere con vecchi schemi e risorse sempre più ridotte. Senza dubbio il passo successivo, anzi parallelo, è quello di un nuovo impianto regolatorio per una più corretta e razionale gestione del macro sistema così come per una migliore ed equilibrata gestione finanche di ogni singola unità produttiva.

L'impianto regolatorio che si è sedimentato dal '97 in poi, vale a dire dalla emanazione del D.lgs. n. 422 di riforma del settore, con cui si inaugurava la stagione della liberalizzazione, è stato un continuo affastellarsi di norme che da un lato hanno sterilizzato gli effetti della riforma e dall'altro hanno creato una gran confusione.

Sicché, fino a quando i trasferimenti dallo Stato alle Regioni e quindi alle aziende, erano tali che riuscivano a nascondere il malfunzionamento del sistema, a discapito comunque del cittadino contribuente, tutto, comunque, scorreva ma rispetto ai tagli sconsiderati, il settore complessivamente inteso non ha avuto una capacità reattiva interna tale da riassetarsi, sia per trascuratezza della politica e della pluralità dei soggetti regolatori, che della maggior parte delle aziende.

È evidente che bisogna uscire definitivamente dalla palude in cui il settore è stato tenuto per interessi politici diversi ora degli Enti locali proprietari ora per la incapacità della parte imprenditoriale, che nulla hanno a che vedere con il sano ed equilibrato funzionamento del sistema e/o delle aziende.

È tempo per una profonda riforma che deve partire dall'approccio diverso con cui la politica nazionale deve indicare le linee guida, sia della programmazione che della regolazione.

A seguire in maniera concertata e blindata – nelle norme e nei comportamenti coerenti di tutti gli altri soggetti interessati – occorre che venga fuori con le dovute certezze e garanzie un'impostazione industriale del settore che, senza dimenticare mai il suo valore sociale prim'ancora che economico, possa raggiungere il giusto equilibrio che ricerchiamo e che ho richiamato in apertura.

Sul versante della programmazione, dopo i ritardi accumulati, non si è pensato più di ripresentare un Piano Nazionale dei Trasporti e della logistica dopo l'ultimo del 2001, così a seguire languono o mancano piani regionali e locali sulla mobilità sostenibile come i piani urbani del traffico e i piani urbani della mobilità, da porsi in sinergia tra di loro.

Sul versante della regolazione di sistema, nonostante ci fosse un gran bisogno di mettervi ordine, negli ultimi due anni si è annunciato più volte l'imminente presentazione di un disegno di legge di riforma del TPL con cui potesse essere data la possibilità di un ampio e democratico dibattito parlamentare che decidesse finalmente il ruolo del TPL nel nostro Paese.

Non è stato proprio così! Il DdL è sparito completamente e con esso l'iter democratico parlamentare. In sua sostituzione è venuta fuori una delega al Governo con cui, attraverso un decreto attuativo della riforma della Pubblica Amministrazione presentato dal Ministro Madia come Testo unico sui servizi pubblici locali di interesse economico, vi è una parte comune a tutti i servizi di che trattasi, e vari articoli riguardanti specificatamente il TPL che dovrebbero costituire la cosiddetta riforma del settore.

Sul piano del metodo, francamente vi sono almeno due ragioni che disturbano il percorso strutturato che ho prima prefigurato come essenziale ed auspicabile per un ordinato ed efficace risultato, finalizzato a governare il sistema e gestire bene le aziende anche in relazione alle proprie risorse umane.

La prima è l'azione di disturbo costituita dall'approccio legislativo cambiato in corso d'opera tra il disegno di legge che avrebbe consentito un coinvolgimento maggiore sia del Parlamento che dei soggetti interessati compreso il Sindacato.

La seconda ragione è la lettura ingarbugliata della nuova situazione che viene fuori. Infatti se si vuole capire se questa ultima riforma del TPL funzionerà, intanto bisognerà intrecciare tre diverse disposizioni legislative di ultima emanazione, una delle quali è il T.U. su citato a cui va integrato un altro e contestuale D.lgs. di attuazione del Decreto Madia: il T.U. sulle società a partecipazione pubblica ed, infine, il nuovo codice degli appalti approvato dal Consiglio dei Ministri il 3 marzo scorso.

Questi tre decreti delegati, dopo aver superato il parere del Consiglio di Stato, della Conferenza unificata delle Regioni e delle rispettive Commissioni parlamentari nei tempi stretti previsti dalla delega, entreranno in vigore a fine aprile prossimo, se tutto procederà velocemente altrimenti la delega scade.

Dal punto di vista della svolta, dunque, non vi sono dubbi che Il futuro prossimo, ci riserva molte novità.

Dal punto di vista invece sostanziale, ovvero della qualità di tutto il nuovo quadro legislativo, oggi non possiamo che soffermarci solo a considerazioni superficiali, dato che sono passati pochissimi giorni dalla pubblicazione ufficiale dei testi e, pertanto, si avrà bisogno ancora di tempo per un'analisi più attenta ed approfondita, considerata anche la particolare complicazione di mettere in correlazione i contenuti dei tre decreti su citati nonché il D.lgs. 422/97 e il Reg. CE 1370/2007.

A tal riguardo, stiamo, già pensando di proporre l'organizzazione a breve di un seminario di studio a livello di Ultrasporti atteso che, oltre al nostro settore, anche altri della nostra Categoria generale sono in qualche modo interessati.

La novità più eclatante per il TPL, inserita tra le abrogazioni del T.U. sui servizi pubblici di interesse economico generale, è la fine della legislazione speciale derivante dalle norme del R.D. 8 gennaio

1931 n° 148 con cui tra l'altro si fissava lo status giuridico degli autoferrotranvieri/internavigatori e la conseguente stabilità del posto di lavoro.

Le lobbies hanno raggiunto il loro obiettivo e, quindi, cancellato il R.D. 148/31, viene conseguenzialmente sancito che il Jobs Act è applicabile anche agli autoferrotranvieri/internavigatori, appianando automaticamente l'ultimo dubbio che rimaneva per molti, ma non per noi della Uiltrasporti, sull'applicabilità al nostro settore delle nuove norme del mercato del lavoro relative alle cosiddette tutele crescenti.

Lo stesso art. 38 del T.U. lascia vivere il R.D. 148 sino al primo rinnovo del CCNL e, comunque, non oltre un anno dalla data di entrata in vigore del nuovo decreto medesimo.

È evidente che usciti dalla normativa speciale rientreremo totalmente nelle norme previste dalla L.300/70 ed inoltre saremo costretti a contrattualizzare alcune regole che prima avevano forza di legge come, ad esempio, quelle che regolavano le norme disciplinari.

Alla luce di queste ultime novità legislative bisogna altresì riscrivere la clausola sociale concordata nell'ultimo rinnovo del CCNL del 28 novembre scorso coordinandola con le nuove disposizioni ed abrogazioni soprattutto laddove vi è un collegamento con l'art. 26 dell'all. A) al R.D.148/31, sperando in un comportamento normale delle AA.DD che si limitasse a modificare strettamente quello che prevede la nuova normativa perché, se così fosse, la clausola sociale potrebbe diventare persino più garantista senza l'art.26 nella parte in cui lega il passaggio del personale tra due aziende alla eventuale possibilità di farlo per tutti.

Relativamente al mantenimento del trattamento giuridico ed economico dei lavoratori che dovessero passare ad altra azienda a seguito di gara, la scrittura dentro il CCNL della clausola sociale diventa ancora più importante e delicata.

Le nuove disposizioni legislative, infatti, dispongono, tra l'altro, che l'azienda subentrante a seguito di espletamento di gara assicurerebbe solo il rispetto del CCNL. Di qui la necessità di avere una norma chiara nel CCNL come, per tale aspetto specifico, abbiamo consolidato nell'ultimo rinnovo contrattuale richiamando l'art.7 del CCNL del 2004, con cui assicuriamo il trattamento economico derivante dai contratti collettivi di 1° e 2° livello e prevedendo eventuali armonizzazioni solo all'occorrenza.

La garanzia per i lavoratori nel passaggio di azienda potrà diventare ancora più completa attraverso le previsioni dell'art. 37 del nuovo T.U. citato poiché interverrebbe anche la sostituzione dentro l'art.18 del D.lgs. 422/97 nella parte in cui il richiamo all'ex art. 26 del R.D. 148 famoso viene sostituito dall'art. 2112 del C.C.

In ogni caso tutto ciò non ci fa stare lo stesso tranquilli perché non vorremmo che mentre i lavoratori sono riparati dalla norma contrattuale, il costo standard con cui si formerà la base d'asta di una procedura concorsuale, rispetto al costo storico utilizzato fin'ora, non prevedesse al

suo interno anche il costo medio derivante dalla contrattazione di 2° livello delle aziende presenti nei lotti messi a gara.

Se rimane ancora un piccolo spazio da sfruttare, noi dobbiamo cercare di far correggere tale impostazione a monte malgrado le scarsissime probabilità che oggettivamente consente la procedura relativa all'approvazione definitiva dei decreti legislativi in generale e, quindi, anche di quelli di cui ci occupiamo oggi, i quali riguardano da vicino la tutela degli interessi dei lavoratori del TPL.

L'Autorità di regolazione dei Trasporti, in quanto attore protagonista, deve effettivamente affermarsi come tale e non come ulteriore ingombro per sovrapposizione di competenze rispetto a quelle già esistenti che aggiungerebbe altre complicazioni anziché semplificazioni. Auspichiamo, pertanto, che sia di aiuto attraverso una sua coerenza estrema giacché, tra le altre sue competenze, dovrà dare indicazioni sugli schemi di bandi gara e sulla composizione dei parametri di riferimento per la composizione dei costi standard.

Da ora in poi serve una coesione maggiore delle forze sindacali rappresentative, così come necessita che ognuno delle parti interessate, e maggiormente degli attori principali, faccia fino in fondo la propria parte con capacità e onestà intellettuale.

È il momento di uscire definitivamente dalla cattiva condizione di emergenza per il TPL. Lo Stato, le Regioni, gli Enti locali, le Aziende e il Sindacato devono convergere sul duplice risultato di creare un sistema più funzionale al Paese ed aziende gestite con capacità che rispondano più a logiche industriali che a quelle, dispendiose, improduttive e nocive di subalternità di una certa politica fine a se stessa che, senza una visione d'insieme, causa sprechi e distorsioni.

Il Governo, nel fare la sua parte, deve interrompere il metodo dei tagli lineari e pianificare invece la quantità e qualità delle infrastrutture e del trasporto che occorrono al Paese.

Le Regioni devono conseguentemente programmare i servizi che intendono offrire ai propri cittadini in stretta correlazione con gli Enti locali, creando insieme le condizioni per le aggregazioni dei gruppi aziendali per affrontare la competizione con i grandi gruppi europei, favorire l'integrazione ferro-gomma ed eliminare sprechi e diseconomie di vario genere.

Le aziende devono saper agire ma anche poter agire in un ambito di sana e regolata economia industriale e di mercato, dove smettere ad esempio di ricorrere sempre e comunque alla riduzione del costo del lavoro come capro espiatorio delle loro incapacità, ma, al contrario, insieme alle rappresentanze dei lavoratori intraprendere la corretta via di un continuo esercizio bilaterale di democrazia industriale volto a riequilibrare i fattori della produzione e sviluppando una contrattazione aziendale impostata sui risultati operativi e sulle variazioni delle mutevoli circostanze esterne.

In tale quadro fatto di regole e comportamenti coerenti si potranno rideterminare le reali risorse occorrenti per il buon funzionamento del sistema che non può più essere collegato al paradossale

prelievo derivante dalla compartecipazione al gettito dell'accise sui carburanti con cui viene alimentato.

Noi non ci sottraiamo alla sfida del cambiamento, anzi noi lo spingiamo perché nello stato attuale tutti i portatori di interesse intorno al TPL sono estremamente scontenti e non vogliamo rassegnarci al triste destino di un continuo declino di questo settore.

Il cambiamento per noi significa chiaramente miglioramento, attraverso la riorganizzazione di cui ho appena accennato per grandi linee e per le quali non mancheranno occasioni, da oggi al prossimo futuro, di approfondimento tra di noi e con gli altri .

Per quanto riguarda gli interessi che rappresentiamo dentro il cambiamento che ci aspettiamo, il nostro primo obiettivo sarà quello di potenziare, elevando a sistema, il confronto nelle relazioni sindacali a tutti i livelli sia istituzionali che con le associazioni delle imprese nonché con le aziende stesse.

In tale quadro diventa naturale e necessario ricostruire, anche in fretta, le condizioni per la realizzazione di un contratto unico della categoria della Mobilità e questa volta con ragioni che sono più pressanti e che non si limitano ad una mera semplificazione contrattuale ma che, attraverso regole comuni e clausole sociali uguali, mettano al riparo i lavoratori del comparto intero, quanto più possibile, da trattamenti differenziati e dumping di ogni genere.

Per cominciare a mettere il primo passo sulla strada che porti all'equilibrio tra l'efficienza del TPL e le tutele sociali, credo sia veramente opportuno richiedere al Governo, ovvero al Ministro delle infrastrutture e trasporti, un confronto che possa determinare, per il breve termine, una stretta connessione logica nella emananda produzione legislativa per la parte riguardante i lavoratori del settore e, per il medio periodo, una intesa sociale di programma per lo sviluppo e rilancio del Trasporto pubblico locale.