

Asstra e Anav: no al CCNL Unico del Trasporto

di Marco Peroli

Nell'incontro del 1 luglio u.s. tra Associazioni datoriali, Ministro dei Trasporti ed Organizzazioni Sindacali, tutti firmatari del protocollo d'intesa 21 novembre 2007 di condivisione dell'obiettivo di pervenire ad un nuovo CCNL unico per i settori del Trasporto Pubblico Locale e delle Attività ferroviarie, ASSTRA e ANAV hanno esordito manifestando il proprio dissenso alla prosecuzione della trattativa, costringendoci a confermare lo sciopero del 7 luglio.

Il Ministro, da parte sua, pur affermando di voler onorare l'impegno del suo predecessore, alle parole di ASSTRA ed ANAV non ha controbattuto energicamente, ma si è limitato a prenderne atto, svalutando anch'egli l'impegno del suo predecessore.

D'altronde, avendo il suo Governo cancellato, per recuperare il mancato introito dell'ICI, grossa parte dei finanziamenti previsti per il settore, non aveva molte frecce nel suo arco per poter contrastare la presa di posizione di ASSTRA ed ANAV.

Il nostro è un settore che vive, in grossa parte, di finanziamenti pub-

blici; circa il 70% delle risorse proviene dagli stanziamenti del Governo, mentre una minor parte dagli introiti tariffari che non sono, in tutte le aziende, dello stesso livello.

Forse queste associazioni (ASSTRA ed ANAV), che hanno vissuto nell'epoca della legge 151/81, la *ripiana-debiti*, hanno fatto il loro tempo, ed è ora che vadano in quiescenza.

Sono i rappresentanti delle aziende ex municipalizzate, ancora oggi governate dai Consigli di Amministrazione nominati dai partiti, che non hanno capacità imprenditoriali tali da poter contrastare il nuovo che arriva, e che fanno ricadere sui lavoratori gli errori gestionali; tanto poi, finito il loro mandato, ritornano da dove sono venuti, LORO.

Persino Confindustria, che non è certo da questa parte del tavolo, ha capito che il CCNL unico è la chiave di volta per la salvezza del settore.

Pensare di arrivare alle gare d'appalto senza la certezza che tra i requisiti essenziali per concorrere ci siano l'applicazione di un contratto univoco e la qualità, e

non solo l'offerta economica più bassa, significa andare allo sbaraglio come le epiche armate greche e troiane.

Le capacità economiche delle nostre aziende, nulla sono a confronto delle multinazionali europee che possono permettersi una gara al ribasso estremo, per poi calarlo sulla qualità del servizio e sulle retribuzioni dei lavoratori addetti al servizio stesso.

A che serve gridare ai quattro venti che i salari dei lavoratori sono insufficienti al sostentamento delle famiglie, dichiarandola come emergenza primaria da risolvere, se poi le azioni si riducono solamente alla detassazione dello straordinario? Ma voi, vivete di salario o di straordinario? Con la detassazione dello straordinario, che incentiva il lavoratore col posto di lavoro ad effettuarlo, cosa accadrà a chi un posto non ce l'ha?

Se il 75% delle entrate dello Stato arrivano dalle tasse del lavoro dipendente, possibile mai che nessuno investighi sulla povertà dichiarata di chi è imprenditore?

Dati alla mano, in Europa siamo quelli che lavorano più ore e guadagnano meno.

La forbice tra dirigenti e operai si allarga sempre più.

Se non imponiamo il riconoscimento di quel che abbiamo ed il corrispondente riconoscimento del mantenimento del potere d'acquisto del salario, siamo perduti.

La sottoscrizione del CCNL unico del settore del Trasporto pubblico locale e delle Attività ferroviarie, e far sì che esso sia tra i requisiti per le gare sull'affidamento del servizio è la giusta strada da intraprendere.

Ad ASSTRA ed ANAV lo imponremo.

