



Trasporti

Trasporto locale, USB: situazione fuori controllo, violate tutte le prescrizioni. Sciopero e rilancio della piattaforma per un servizio pubblico sicuro



Nazionale, 22/09/2020

Nel Trasporto Pubblico Locale nessuna iniziativa reale per il contenimento del contagio da

Covid-19 è stata messa in campo per la tutela e la sicurezza dei lavoratori e della collettività. Nemmeno dopo le misure governative di sostegno alle aziende esercenti Trasporto Pubblico Locale, alle quali sono stati erogati il 100% dei corrispettivi previsti per il servizio dell'anno in corso (art. 92 c. 4-bis DL Cura Italia) e 600 + 300 milioni di fondi per il risarcimento dei mancati introiti.

Dopo aver speculato sull'utilizzo degli ammortizzatori sociali, aggredendo e riducendo del 50% i salari dei lavoratori, non si è ritenuto opportuno neanche creare una rete di controllo dell'utilizzo dei mezzi pubblici per il rispetto delle misure indicate nei DPCM.

È ormai sotto gli occhi di tutti che il cosiddetto "coefficiente di riempimento dei mezzi" va ben oltre quell'80% fissato come soglia di sicurezza; una soglia che nessuno ha la minima intenzione di controllare. Anzi, i conducenti che ne evidenziano il superamento vengono minacciati di rapporti disciplinari, quando non di denunce per interruzione di pubblico servizio.

Anche sotto l'aspetto della sanificazione dei mezzi, la situazione è decisamente fuori controllo; nessun riscontro formale, nessuna verifica così come per l'utilizzo della mascherina a bordo che, se pur resa obbligatoria, viene lasciata al senso di responsabilità dell'utenza diventando, spesso, motivo di tensione con il personale di guida.

Se la trionfale campagna pubblicitaria sulla riapertura delle scuole si scontra con l'impossibilità per tutti i lavoratori e gli studenti di trovare spazi adeguati e sani, con tutti gli insegnanti in servizio dal primo giorno, di svolgere lezioni vere, in presenza e senza rischi, allo stesso modo si è pasticciato con percentuali di riempimento dei mezzi, catenelle di distanziamento dal posto guida sparite un po' dappertutto, finestrini inesistenti, aeratori inefficienti e non sanificati, scarsità di vetture. Ne risulta che i cittadini si muovono sui mezzi pubblici senza alcuna tutela, così come senza tutela sono gli operatori del settore.

Sono questi i motivi delle iniziative di sciopero indette per il 25 settembre da USB Lavoro Privato nel Trasporto Pubblico Locale di alcune regioni e città; iniziative all'interno dello stato di agitazione di tutto il comparto trasporti, proclamato proprio per la superficialità delle istituzioni, delle associazioni datoriali e delle aziende che per l'ennesima volta dimostrano di non aver intenzione di investire sulla sicurezza di un servizio pubblico essenziale, neanche a fronte di un già annunciato pericolo di ripresa della pandemia.

Non possiamo restare indifferenti all'ennesima minaccia del presidente della Commissione di garanzia sul diritto di sciopero, Giuseppe Santoro Passarelli, che ha scelto di attaccare frontalmente sui quotidiani USB, gli studenti e le altre organizzazioni sindacali e sociali che hanno chiamato i lavoratori della scuola, del trasporto pubblico locale e gli studenti allo sciopero contro le modalità con cui il Governo sta gestendo il rientro a scuola nella fase Covid. Una posizione incostituzionale che Santoro Passarelli ha espresso fregandosene del dettato costituzionale sulla libertà di sciopero e della propria funzione, che dovrebbe essere super partes ma che invece mira a sollecitare un provvedimento legislativo che, regolando la

rappresentanza sindacale a favore dei sindacati maggiori, consenta solo a loro di indire gli scioperi. Una posizione anticostituzionale, illegittima e arrogante che dovrà fare i conti con la volontà di tanti lavoratori, determinati nel condividere obiettivi, percorsi e mobilitazioni per le giuste rivendicazioni.

Per questo l'Unione Sindacale di Base - Lavoro Privato rilancia la sua piattaforma contrattuale nel settore del Trasporto Pubblico Locale con la quale vuole rimettere al centro la qualità della mobilità cittadina e la qualità del lavoro; rendere possibile un servizio pubblico sicuro e dignitoso che risponda in modo efficiente alle reali esigenze dei territori in un contesto di lavoro sano e rispettoso degli operatori del settore.

- superare la divisione esistente tra aziende pubbliche e private, applicando le norme a maggior favore per i lavoratori ed uniformando i trattamenti contrattuali;
- reinternalizzare le attività esternalizzate con relativo assorbimento dei lavoratori attualmente impegnati;
- diritto dei lavoratori ad eleggere in modo diretto i propri rappresentanti della sicurezza svincolandoli dall'essere obbligatoriamente RSU;
- riconoscimento del posto guida e/o di condotta quale posto di lavoro ai sensi e per gli effetti di tutela previste dal D. Lgs. 81/2008;
- completa rivisitazione della scala parametrica riposizionando le retribuzioni verso l'alto;
- totale revisione dell'A.N. 19.09.2005 sulla malattia;
- riconoscimento delle malattie professionali;
- maggior tutela per il personale inidoneo;
- maggiori tutele per i portatori di handicap e totale rivisitazione delle modalità di richiesta permessi ex 104, riconsegnando tale diritto nelle mani del lavoratore, indipendentemente dalle esigenze di servizio;
- riconoscimento delle 35 ore di corso per il rinnovo del CQC come orario di lavoro e, come tale, retribuito;
- applicazione delle salvaguardie previste dallo Statuto dei lavoratori e armonizzazione con il R.D. 08.01.1931 nel merito dell'applicazione del codice disciplinare;
- completa rivisitazione nel merito del risarcimento danni; costituzione di una copertura assicurativa e legale a carico delle aziende;
- rendere totalmente volontaria l'adesione a qualsiasi forma di welfare aziendale compresa l'adesione al Fondo Priamo;
- rivisitazione delle norme per le elezioni delle RSU dando pari dignità a tutte le OO.SS. che intendono partecipare;
- riconoscimento della professionalità per il personale di guida o di condotta in possesso di CQC fin dal momento dell'assunzione impedendo l'utilizzo di contratti in apprendistato e apprendistato professionalizzante;
- contratti a part time esclusivamente in forma volontaria;
- riduzione graduale dell'orario di lavoro fino ad arrivare alla media di 35 ore settimanali aumentando in proporzione la quantità di riposi annui;
- rivisitazione di tutte le voci che compongono la retribuzione al fine di migliorarne i

meccanismi di recupero salariale.

USB Coordinamento nazionale TPL