



ENTI LOCALI

Trasporti, che corsa a svendere il pubblico

Da Savona a Milano fino a Napoli: ecco come i privati, fiutando buoni affari, avanzano nei servizi gestiti dalle amministrazioni locali. A Roma in arrivo a giugno il referendum per mettere a gara l'Atac. E i lavoratori temono un ennesimo attacco ai loro diritti

di Checchino Antonini



8. Anca

Senza bandiere, il corteo attraversa tutta Savona. Il traffico è in tilt. Solo nell'entroterra verrà avvistata qualche corriera, ma nel pomeriggio. Dalla sede dell'azienda di trasporti pubblici, la Tpl, fino alla prefettura si marcia dietro un solo striscione che chiede scusa a studenti, lavoratori e cittadini. Perché quello del 14 marzo è uno "sciopero selvaggio". La sera prima, i lavoratori avevano dovuto incassare l'ennesimo schiaffo dalla maggioranza di centrodestra: «Chi governa Savona - spiega a *Left* Marco Ravera, consigliere di Rete a sinistra - ha ritenuto "non urgente" la mozione nostra e del M5s che chiedeva di bloccare la gara per privatizzare il 34% delle azioni di Tpl, quelle che appartengono all'"ente di area vasta", la ex provincia». Le altre sono al 28% del Comune di Savona, al 12% di Gtt (spa pubblica torinese) e al 26% di 68 piccoli comuni. «Quando nessuno sta a sentire, bisogna trovare il modo di farsi sentire», dice Mauro Ciravegna, da 27 anni autista Tpl e Rsu

della Filt Cgil. «Al di là dei brutti titoli della stampa locale, la città ha reagito bene. Abbiamo ricevuto molta solidarietà. Anche gli impiegati hanno aderito. L'adesione, forse, ha sfiorato il 95%», racconta l'autista che ora rischia una multa dai 258 ai 516 euro. Tempo fino al 31 marzo per le manifestazioni di interesse poi, dal 2019, dovrebbe subentrare il gestore privato. In ballo ci sono 146 milioni di euro di contribuzione pubblica per la gestione di 8 milioni di chilometri per dieci anni, più pubblicità, bigliettazione e altri servizi. Il trasporto pubblico è un buon affare, ma non per gli utenti e per i 428 lavoratori che già hanno pagato un risanamento durissimo che ha visto precipitare salario e condizioni di lavoro, e cancellazione di linee, dal 2003 in poi. «Ora l'azienda sta in piedi e produce utili ma noi chiediamo che resti un'infrastruttura sociale e quegli utili si trasformino in nuovi servizi piuttosto che in dividendi». Lo sciopero ha strappato un incontro in prefettura per verificare i conti e la possibilità di un nuovo affidamento in house, ma i lavoratori non hanno molta fiducia, vista la morsa bipartisan tra il centrodestra di Palazzo del Comune e il Pd alla guida della ex provincia.

A Milano Atm (100% di Palazzo Marino) fa gola a Ferrovie dello Stato che già ha un piede in M5 (la nuova metropolitana) ma cerca profitti anche nel trasporto su gomma. «Sfido io, Atm fa 40 milioni di attivo e il 57% dei ricavi dalla bigliettazione contro una media nazionale del 30%», spiega Marco Schiaffino di Attac, una delle anime del comitato Atm pubblica che, municipio per municipio, ha raccolto centinaia di firme contro la privatizzazione e le ha portate in corteo, il 12 febbraio, fino al Comune. «Ci aveva già provato la sindaco Moratti dieci anni fa ma non le riuscì. Ora la giunta Sala oscilla (e anche Leu alla Regione) ma sembra propensa alla messa a gara. Ma il governo, con il decreto legge 50/2017, ha ridotto i trasferimenti del 15% ai comuni che non mettono a gara i servizi. «Alla faccia dello spirito referendario che, nel 2011, assieme all'acqua aveva bocciato ogni altra privatizzazione - riprende Schiaffino -, l'unica forma giuridica alternativa è l'affidamento in house con la trasformazione delle aziende da spa, anche 100% pubbliche, in aziende speciali gestite da chi le usa e da chi ci lavora. Su questo vogliamo fare rete con la vicenda dell'Atac, a Roma».

Un'azienda speciale è Abc Napoli che, cento giorni dopo il referendum del 2011, De Magistris varò per l'acqua di Napoli «ma da allora non è stato più

ripubblicizzato niente», avverte Fabrizio Greco di Massa critica, e ora, proprio nella sua città, lavoratori e movimenti sociali sono allarmati per la messa a bando del 40% della Azienda napoletana di mobilità, l'Anm, azienda in regime di concordato preventivo perché perde 2 milioni di euro al giorno. «È in atto una richiesta di indagine approfondita sul debito - spiega l'attivista - perché nell'ultimo piano di riequilibrio è stato venduto il 12% di Gesac, che gestisce Capodichino, primo aeroporto privatizzato, a F2I, un fondo speculativo a caccia di servizi pubblici convenienti per conto di Cassa depositi e prestiti che, da fornitrice di credito a tassi agevolati, s'è trasformata nella leva per l'indebitamento degli enti locali con le banche private». E il debito è la «trappola con cui si costruisce l'emergenza che spinge a dismettere patrimoni e servizi - spiega anche Marco Bersani di Cadtm, il comitato per l'annullamento del debito - ma è un alibi: le privatizzazioni procedono incalzanti dal '92, solo il Giappone ha privatizzato più di noi. E il debito è ancora alle stelle».

«La salvezza di Anm potrebbe arrivare da un aiuto statale - spiega un sindacalista di Usb, Marco Sansone - oppure dalla fusione con Ctp, l'altra grande azienda locale, attingendo all'"avanzo libero di bilancio", soldi finora bloccati da quello che si chiamava patto di stabilità e che De Magistris ha già usato, disobbedendo, per le strade e gli edifici scolastici. Poi s'è fermato». Il dubbio è che esista una sorta di patto con il governatore della Campania, De Luca, per la privatizzazione del 40% del servizio. «Infatti - aggiunge Sansone - il Comune ha ritirato il ricorso per la messa fuori house di Ctp che ha comportato un taglio del 30% del servizio nelle periferie». A rischio, secondo il sindacato, ci sarebbero 6-700 posti di lavoro e tagli ai salari per rendere l'azienda a misura di chi vorrà prendersela. Ad esempio Bus Italia, partecipata del gruppo Fs, che già ha rilevato Cts, il Consorzio trasporti Salerno.

Il 3 giugno, a Roma, si terrà il referendum consultivo sulla messa a gara del servizio di trasporto pubblico della Capitale a decorrere dal 3 dicembre 2019, promosso dai radicali con 33mila firme raccolte anche con l'apporto di pezzi del Pd. Eppure a Roma un quarto delle linee sono già state esternalizzate da Atac a Roma Tpl, società del gruppo Cialone «che, per abbassare i costi ha adottato il contratto Anav (quello degli autisti privati) al posto di quello Astra (degli autisti pubblici). Vuol dire 3-400 euro in meno in busta paga e turni a nastro di 10 ore, pagate sei, quelle a bordo dei mezzi. E

stipendi che arrivano sempre in ritardo. Anche su Atac si annuncia un piano lacrime e sangue che proverà ad abbassare le tutele dei lavoratori oltre che i loro salari anche se ogni conducente ha già 40-50 giorni di ferie arretrate». Una storia che riferisce a *Left* Gennaro Spigola, ex segretario della Filt-Cgil regionale. «Anche i lavoratori non sono più quelli di una volta - dice Alessio Bartolami, lavoratore Atac iscritto a Usb - ci sono stati 140 licenziamenti in Corpa, che gestisce la manutenzione delle vetture ferme dell'Atac. Usb ha chiesto agli autisti di non fare "straordinari alla manovra", il lavoro dei licenziati, ma in parecchi hanno presentato la propria disponibilità».

Questa è anche una storia di guerra fra poveri e di conflitti orizzontali: lavoratori contro utenti, autisti contro amministrativi, interni contro esternalizzati, centro contro periferia. Però stanno nascendo anche a Roma comitati di lavoratori e utenti per il No, nei quartieri e anche in aziende comunali perché è sempre più diffusa la consapevolezza che l'attacco non si fermerà ai trasporti.

Le linee di condotta erano chiare nella famosa lettera di Draghi e Trichet che ordinavano privatizzazioni su larga scala in nome dell'austerità e alla faccia del referendum di un mese prima. «Non esistono obblighi di nessun tipo - chiarisce Marco Bersani - chi imbecca la direzione delle privatizzazioni è perché ha deciso di consegnare ai mercati territori molto redditizi. Anzi, l'Ue definisce i servizi pubblici come attività economiche di interesse generale per aumentare la coesione **sociale**».

A Roma un quarto delle linee sono già affidate a Tpl, che paga 3-400 euro in meno gli autisti