

Trasporto pubblico in rosso Genova trascina la protesta



- Quarto giorno di sciopero contro l'ipotesi di privatizzazione. La città è sfinita. Grillo si accoda ma i sindacati lo tengono in fondo al corteo
- Si tratta a oltranza, il sindaco fa marcia indietro

M. FR.
Twitter @MassimoFranchi

In qualunque altra città in Italia uno sciopero di quattro giorni che blocca l'intero servizio di autobus avrebbe creato una mezza guerra civile. A Genova no. Perché in tanti hanno solidarizzato con i lavoratori, come capita puntualmente ogni volta che scendono in piazza.

E ieri la protesta degli autisti della Amt ha già ottenuto un obiettivo importante. Prefetto, sindaco, presidente delle Regione sono rimasti tutta la sera a trattare per trovare un accordo con i sindacati. Un accordo difficilissimo perché alle prime voci di firma possibile e di fine possibile della protesta, le centinaia di autisti riuniti in attesa sotto hanno iniziato ad urlare: «Domani non si esce, domani non si esce!». Oggi sarà l'assemblea dei lavoratori a decidere sul da farsi.

Al quarto giorno di protesta degli odiati sindacati, Beppe Grillo ha fiutato la preda politica. Nella sua Genova, governata dall'arancione Doria, si è presentato accompagnato dai suoi consiglieri comunali e ha cercato di mettere il cappello sulla protesta dei lavoratori dell'azienda municipale di trasporti, l'Amt. Ma Genova è una città unica, dove le proteste sindacali sono una cosa «sacra». E la richiesta di Grillo di parlare in assemblea è stata rispedita al mittente, tra gli applausi dei lavoratori. Quan-

do poi Grillo si è messo unito al corteo che si stava dirigendo verso la Regione, un operaio gli si è avvicinato e gli ha detto: «Se vuoi venire con noi sei il benvenuto ma vai in fondo al corteo». E lui diligentemente, dopo alcune piroette, ha eseguito mettendosi in fondo.

Come la maggior parte delle aziende di trasporto in Italia la Amt è in rosso. La vertenza scoppiata in questi giorni ha radici lontane. Lo scorso 7 maggio il sindaco Marco Doria e i sindacati avevano firmato un accordo per azzerare il pes-

santissimo deficit: ben 8,3 milioni che venivano suddivisi fra Comune e lavoratori per evitare di portare i libri in tribunale e far fallire l'azienda e con essa i 2.345 posti di lavoro. Il Comune, proprietario al 100 per cento, si era impegnato a ripianare il deficit con 4 milioni più 31 milioni di ricapitalizzazione sul debito. In cambio i lavoratori facevano ulteriori sacrifici: già in cassa integrazione, accettavano i contratti di solidarietà (a rotazione sono coinvolte mille persone) e rinunciavano all'erogazione dei premi aziendali e a un giorno di ferie. Un taglio secco del costo del lavoro di 4 milioni. «A novembre però ci hanno comunicato che nonostante il bilancio sia in pareggio, il Comune non intende ripatrimonializzare l'azienda perché nel 2014 si tornerebbe punto e a capo con uno sbilancio di altri 10 milioni», spiega Camillo Costanzo, segretario locale della Filt Cgil, secondo sindacato per rappresentanza, dietro il

sindacato autonomo Faisa Cisl, guidato dal leader della protesta Andrea Gatto, da 36 anni in azienda. La goccia che ha fatto traboccare la protesta è la delibera comunale presentata lunedì. Che ci sia la privatizzazione, come sostengono i sindacati, o solo «un mandato all'azienda a valutare una parziale entrata di soci privati e solo dal 2015», come sostiene il sindaco Marco Doria, i lavoratori si sono sentiti traditi. «È la solita storia - sbotta Costanzo - i lavoratori fanno i sacrifici, rispettano i patti e le istituzioni e i manager non mantengono la parola data, scaricando ancora sui lavoratori il

peso dei problemi e degli ennesimi tagli. In busta paga il taglio a fine anno varia da mille euro, per chi ne prende 1.200 al mese, ai 5 mila euro per gli stipendi più alti: insomma, è insostenibile».

La delusione è anche (e molto) politica. «Doria in campagna elettorale aveva fatto dei servizi pubblici il suo punto forte, e ora, dovendo fare i conti con la realtà, si vede come sia un professore di storia, una bravissima persona, catapultata nella politica dei bilanci da far tornare: la sua faccia quando è stato contestato faceva tenerezza, ma noi dobbiamo pur far mangiare i nostri figli», spiega Andrea, autista di 41 anni con due figli e un mutuo da pagare.

Il contro piano sindacale prevede invece il taglio agli stipendi dei manager («sono troppi e troppo pagati») e un piano di investimenti per acquistare nuovi bus per un parco che ha una anzianità media (14 anni) tra le più alte in Italia.

SERVIZI
DI AMT

137	linee bus
2.500	fermate
187	capilinea
1	linea di metropolitana
2	funicolari
10	ascensori
1	ferrovia a cremagliera
1	linea veloce via mare (Navebus)
1	ferrovia Genova - Casella (da aprile 2010)
1	linea Volabus (Aeroporto-Stazioni)

IL PARCO
VEICOLI

739	autobus
18	veicoli di metropolitana
2	veicoli per ferrovia a cremagliera
4	veicoli per funicolari
22	servizi integrativi
3	zone servite da servizio a chiamata (Drin Bus)



LA RETE

903 km di rete

di cui	dati in km
su rotaia	9,6
rete filoviaria	13,4
rete metropolitana	7

I NUMERI
DEL SERVIZIO

143 milioni

passeggeri trasportati
in un annocirca 28 milioni km
percorsi complessivamente
dall'intero sistema
in un anno

RETRIBUZIONI

STEFANO PESCI

Direttore Generale

Stipendio annuo lordo

149.665 €

Retribuzione
aziendale media

32.772 €

Fonte: Elaborazione su dati AMT aggiornati al 31 dicembre 2012

IL CASO

In città non si transita
e i farmaci vengono
consegnati a domicilio

Per far fronte alle difficoltà determinate dallo sciopero dei dipendenti di Amt, Federfarma ha messo in pratica il servizio di farmaci a domicilio, attivo da gennaio. Si chiama "Portafarmaci" e ognuno può contattare una delle 200 farmacie private che hanno aderito al progetto, e in breve un corriere arriverà a casa del richiedente, con la merce. Il costo del servizio ricade in pari misura sul paziente e sul farmacista, variando da un minimo di 1 euro a un massimo di 3,50 euro, per i tragitti più lunghi. «In una città come la nostra - spiega Giuseppe Castello, presidente dell'associazione delle farmacie private della provincia - appare ancora più indispensabile, vista l'emergenza di mobilità. A Genova si contano molti anziani ultraottantenni ed è notevolmente cresciuto il numero delle persone che vivono sole».

Rischio contagio, tutte le città sono in crisi

IL DOSSIER

MASSIMO FRANCHI
ROMA

Tagli da 1,4 miliardi in 3 anni. Ogni Comune si arrangia. E per i bandi regionali sarà peggio...

Era solo questione di tempo. Il «bubbone» trasporto pubblico locale è scoppiato. E dopo Genova è facile prevedere altre proteste lungo tutta la penisola. La situazione drammatica del Tpl è lo specchio fedele del taglio dei fondi pubblici e della desertificazione industriale.

Nessun altro settore industriale ha subito un taglio così profondo dei finanziamenti pubblici. In tre anni si è ridotto di ben 1,4 miliardi in tre anni: dai 7,7 del 2010 (a quel tempo era un semplice trasferimento) a 5,3 miliardi del 2012, ripartito dai quasi 5 miliardi statali e dagli 1,33 miliardi delle Regioni, competenti in materia. Se le Regioni hanno tagliato i servizi ferroviari, sono i Comuni a gestire il servizio su strada. Secondo i dati presentati proprio giovedì al convegno

della Filt Cgil le aziende del settore in rosso a fine 2013 saranno il 50 per cento. E l'escalation è impressionante: erano il 30 per cento nel 2011 e il 43 per cento nel 2012. Ci sono i buchi mastodontici dell'Atac (ben 319 milioni nel 2010) dovuti in buona parte alla Parentopoli di Alemanno, ci sono i tantissimi manager incapaci spesso provenienti dalla politica con stipendi milionari a pesare sui conti, ci sono i contratti di solidarietà o le cassa integrazioni fatte per far tornare un minimo i conti. «Il sistema è crollato e ogni sindaco se la gestisce come riesce». Ecco dunque i biglietti orari a due euro, il taglio delle corse, il mancato rimpiazzo degli bus.

C'è poi un record di cui andare poco fieri. Quello del trasporto locale è il contratto nazionale scaduto da più tempo: sei lunghissimi anni. Tanto che proprio giovedì il governo è finalmente corso ai ripari convocando i sindacati sia per il contratto (giovedì con il sottosegretario al Lavoro Carlo Dell'Avinga) e per affrontare i problemi del settore al ministero dei Trasporti. «Ma quello delle aziende municipali è un piccolo problema rispetto all'altro bubbone che sta per scoppiare», spiega Sergio Vetrella, assessore ai Trasporti in Campania e

coordinatore del settore per la Conferenza delle Regioni. «Se le aziende municipali si possono privatizzare, noi Regioni abbiamo il vincolo europeo a indire le gare per i servizi su gomma e ferro. E con i tagli che stiamo subendo dovremo per forza ridurre fortemente il servizio con il rischio reale di tagliare anche la forza lavoro almeno del 10 per cento: sui 120mila addetti del settore significano almeno 12mila posti di lavoro. Ed è una stima ottimistica. E in più per questi lavoratori non è previsto alcun ammortizzatore sociale», conclude amaro.

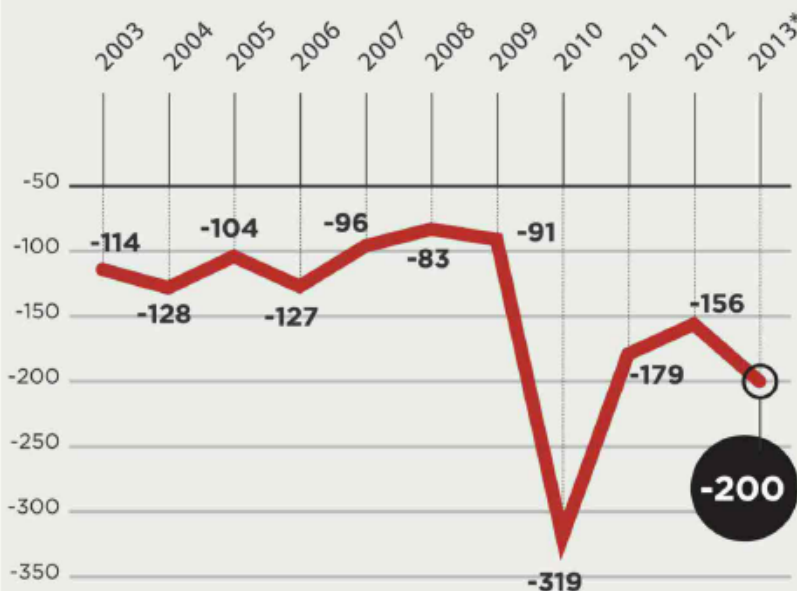
A monte di tutto c'è però la chiusura sostanziale di tutte le fabbriche che producevano autobus in Italia. Se l'Irisbus Fiat di Valle Ufita (Avellino) è stata chiusa da Marchionne nell'estate del 2011 e non vede ancora alcun spiraglio per riaprire, la BredaMenarini di Bologna (proprietà Finmeccanica) produce con il contagocce. E quei pochi autobus che si riescono a sostituire, siamo costretti a comprarli all'estero. Quelle dei treni non stanno messe meglio. Ansaldo Breda è l'anello debole del settore civile di Federmeccanica. Proprio giovedì i sindacati denunciavano il rischio di 600 esuberanti nello stabilimento di Pistoia. Insomma, il burrone dei conti e il deserto della produzione. E la certezza della protesta.

I CONTI IN ROSSO DI ATAC

Le perdite dal 2003 al 2013

dati in milioni di euro

*stime



Fonte: Atac



«Spetta alla mano pubblica salvare l'azienda in crisi»

L'INTERVISTA

Sergio Cofferati

«Ma il sindacato deve trovare altre forme di lotta. Lo sciopero danneggia i più deboli»

LUIGINA VENTURELLI
MILANO

Sergio Cofferati, come trova la sua città in questi giorni di sciopero?

«Un po' stranita dalla protesta. Genova ha una struttura urbanistica particolare, con periferie molto lontane dal centro, colline ripide e valli profonde: sono queste le aree che stanno soffrendo di più per il blocco del trasporto pubblico. Eppure la città è caratterizzata da una naturale e spontanea solidarietà nei confronti dei lavoratori che stanno scioperando: ha capito le ragioni della lotta ed appoggia la mobilitazione organizzata dal sindacato. Ma l'ulteriore prolungamento dello sciopero ad oltranza potrebbe presto diventare un problema».

Per quale motivo?

«Perché il filo della solidarietà si può

rompere da un momento all'altro se viene oltrepassato il limite tra la giusta protesta e la scarsa considerazione per i diritti dei cittadini. Quando si tratta di servizi pubblici essenziali, il confine è molto sottile e sono convinto che a Genova si sia in prossimità del limite, soprattutto per le fasce più deboli della popolazione, quelle che vivono nelle zone più distanti dal centro, dove l'utenza è rappresentata in gran parte da persone anziane. Se non si arriverà a breve ad una soluzione condivisa, il sindacato dovrà presto adottare altre forme di lotta».

Che cosa pensa, invece, del merito della vicenda Amt?

«Per mia antica convinzione ed esperienza, sono convinto che non sia mai un bene privatizzare un servizio pubblico. Certo, l'azienda è sull'orlo del fallimento e va salvata, ma non credo che ci sia un privato disposto ad intervenire in queste condizioni, né a gestire il trasporto locale su basi che non garantiscono un sicuro ritorno dell'investimento. La redditività di Amt non è scontata ed alcune linee saranno sempre in perdita, perché servono zone della città con poca utenza, ma che comunque hanno diritto alla mobilità».

Che cosa bisogna fare, dunque, per garantire la continuità aziendale?

«È evidente che bisogna intervenire

con un piano di salvataggio di Amt. Ed è evidente che questo piano di salvataggio debba essere condotto dalla mano pubblica. Poi, una volta avviato il risanamento, si dovrà lavorare sull'integrazione di Amt con il trasporto ferroviario e con le altre aziende del trasporto locale su gomma fino a creare una struttura regionale di servizi per la mobilità».

Come si concilia un piano di risanamento per mano pubblica con le risicate risorse di cui dispongono gli enti locali?

«Non sarà facile, come non è mai facile salvare un'azienda che si trova sull'orlo del baratro. È stato un grave errore lasciare che la situazione arrivasse fino a questo punto senza intervenire, ma ora bisogna procedere con uno straordinario sforzo di trasparenza e di assunzione di responsabilità. Le ragioni prevalenti delle diseconomie che attanagliano l'azienda restano opache e, finché non sarà fatta chiarezza, non sarà possibile avviare il risanamento».

Secondo Beppe Grillo a Genova sarà lotta all'ultimo sangue.

«La politica eviti di strumentalizzare le lotte sindacali, non sta a lei decidere cosa fare, ma ai lavoratori stessi. E i sindacati difendano il perimetro della vertenza da tutto ciò che possa cambiarne la natura».

