

I Servizi pubblici locali nel Piano del Lavoro CGIL: non più di una riga

Nel Piano del Lavoro presentato dalla CGIL c'è anche il capitolo dedicato ai Servizi pubblici locali. Non bisogna impiegare molta fatica a leggerlo, perché non prende più di una riga; alla lettera: “Riorganizzazione dei servizi pubblici per aggregazione e bacini di utenza (es. società uniche regionali di trasporto integrate ferro/gomma”. Punto, senza neanche il fastidio di chiudere la parentesi.

Il dono della sintesi è una virtù probabilmente molto apprezzata soprattutto da una piemontese come la Camusso; ma esaurire un tema come i servizi pubblici locali usando solo 132 caratteri costituisce un'impresa degna comunque di rilievo (e che non si ripete per nessun altro capitolo).

Finora i sindacati non sono stati certo in prima linea per quanto riguarda liberalizzazioni o processi di ristrutturazione di settori fondamentali come ferrovie o trasporti pubblici locali.

E anche per quanto riguarda i comportamenti quotidiani, non c'è da scialare: in televisione, il leader della UIL Angeletti è uso tuonare indignato contro le 1.200 aziende del TPL, controllate (e lottizzate) dalle amministrazioni locali, ma poi il suo sindacato è pronto ad allinearsi **nel guidare la protesta contro il progetto di accorpamento delle tre aziende di trasporto pubblico regionale in Abruzzo**, una soluzione dettata dalla logica prima ancora che dall'economia e dalla spending review.

Ancora più singolare è che un “Piano del Lavoro” non sviluppi un tema dove – invece – sarebbe logico investire per creare proprio più lavoro e un maggiore sviluppo dei molti settori accessori, compresi comparti industriali importanti (Irisbus, tanto per fare un nome). Dove investire altrimenti? Nelle miniere carbonifere del Sulcis o in nuove infrastrutture costruite senza criterio e per inseguire una logica keynesiana “all'amatriciana”?

Il problema è che una riforma dei servizi e dei trasporti pubblici locali costringe ad una rivoluzione vera di assetti che (come si è visto da trent'anni a questa parte) nessuno dei tanti soggetti coinvolti ha interesse – per un motivo o per l'altro - a smuovere (a parte i cittadini-utenti, che come si sa non contano). E anche la breve parentesi (innovativa perlomeno nelle intenzioni, se non nella pratica) del “governo tecnico” sarà probabilmente destinata ad essere archiviata, come già accaduto in passato (di Authority dei Trasporti e di riforma del TPL si parla – per l'appunto – da trent'anni e più, senza che nulla sia cambiato).