

# La forma della città: il trasporto pubblico

**Firenze: la forma della città – Il vero decoro è la partecipazione**

***Dal servizio allerta antifascista alla nostra idea di tessuto urbano – 23 giugno 2018***

## **Il trasporto pubblico**

*Ivan Maddaluni, Circolo PRC Valdarno Fiorentino*

Intendiamo per trasporto pubblico il trasporto di persone sui vari vettori, lasciando i comparti merci e logistica a diverse analisi specifiche.

Peraltro possiamo solo indicare gli elementi salienti della situazione generale e locale senza poter entrare qui nel dettaglio, per semplicità di esposizione.

È necessario iniziare dicendo che parliamo di un trasporto pubblico che pubblico non è, di fatto negli ultimi anni il settore è stato pervaso da violente politiche di privatizzazione che hanno consegnato direttamente o indirettamente questo servizio nelle mani dei cinici speculatori, tanto che il diritto costituzionale alla mobilità è oggi un principio fittizio e disatteso.

Parallelamente sono peggiorate drasticamente le condizioni di lavoro degli addetti, la sicurezza del lavoro e sul lavoro, si è inoltre aggravata la repressione sistemica che anche in questo settore colpisce i lavoratori sia a pioggia sia con provvedimenti mirati sugli attivisti sindacali più combattivi.

Interessante notare che l'evocazione ricorrente, comunque

pericolosissima, della contrattazione di secondo livello, è stata nel settore in buona parte sostituita da una formulazione fumosa dei Ccnl che consente alle aziende di interpretare e modellare autonomamente le norme contrattuali, ottenendo nello specifico la massima produttività e quindi il massimo sfruttamento.

Da rimarcare il ricorso sistematico al lavoro straordinario per la copertura di organici ovunque fortemente carenti, segno che la attuale legislazione fiscale favorisce tale misura rispetto alle assunzioni di nuova forza lavoro; va anche detto che purtroppo molti lavoratori si prestano ben volentieri, per fini economici, alle lavorazioni straordinarie, una costante che oggi rappresenta una piaga che indebolisce la mobilitazione e il rilancio del settore, situazione superabile solo attraverso una necessaria presa di coscienza dei lavoratori.

Una parentesi interessante meritano i fondi pensione e il welfare complementare, che le aziende del settore e i sindacati firmatari di Ccnl hanno spinto fortemente negli ultimi anni, misure che tuttavia sottraggono risorse alla collettività e indeboliscono il sistema pensionistico pubblico e la sanità pubblica.

---

### – Il percorso privatistico

Il settore del trasporto pubblico è stato visto in questi anni, dalle oligarchie economico finanziarie e dalle istituzioni loro complici, come quello in cui è più semplice portare avanti politiche speculative, infatti mentre in altri settori si sono viste forme di protesta cittadina organizzata o spontanea, contro tali comitati di affari, nei trasporti non si è sviluppata una diffusa volontà popolare atta a contrastare le dinamiche di privatizzazione, anzi è passata soprattutto in una prima fase, la credenza generale, anche tra

gli utenti, che determinati servizi possono esser meglio gestiti da privati; questo perché le esperienze di gestione pubblica dei trasporti hanno visto come costante la cogestione aziendale\politica del potere in consigli di amministrazione lottizzati, incapaci e interessati, con il risultato di servizi inefficienti e di amministrazioni economiche disastrose; un modello pubblico colpevolmente distorto preso strumentalmente ad esempio dai neoliberisti per favorire la spinta alla privatizzazione.

Paradossale che mentre trattiamo di un settore con gravi dissesti finanziari e fallimenti, i grandi gruppi industriali nazionali e stranieri continuano a darsi battaglia per appropriarsene, segno che si è concessa dinamiche che favoriscono il profitto dei gestori, senza alcuna ricaduta positiva sulla collettività.

Peraltro oggi dopo decenni di evidente esperienza negativa anche delle gestioni private, che hanno da una parte schiacciato diritti, tutele e qualità del lavoro per gli addetti, dall'altra hanno ridotto la quantità di servizi e aumentato i prezzi per gli utenti, possiamo riproporre come soluzione alternativa alla speculazione, l'utilità di nuove forme pulite di gestione pubblica e collettiva, caratterizzando ideologicamente una battaglia per l'universalità dei servizi essenziali, rispetto alla quale il populismo liberista anche del nuovo governo non può fornire risposte.

---

### - Il lavoro in appalto

Nel settore si è fatto strada un ricorso massiccio agli appalti e all'affidamento del lavoro alle cooperative, una depredazione sui diritti del lavoro che nulla ha dell'originale spirito cooperativo ma che vede invece la sostituzione dei lavoratori inquadrati con il Ccnl di

riferimento con figure lavorative a basso costo con pochi diritti e poche tutele.

Molto spesso infatti gli addetti delle cooperative lavorano con contratti multiservizi o di commercio, con paghe da fame e oggi anche senza l'automatismo delle clausole sociali, soppresse dal governo Renzi. Si tiene infatti questi lavoratori in continuo stato di ricatto perché licenziabili ad ogni rinnovo di appalto, precari di fatto anche con contratti a tempo determinato; un sistema di banditismo che è necessario superare rivendicando in ogni comparto contratti unici di settore, pari salario e pari diritti a parità di mansioni e soprattutto stabilità del lavoro.

Soltanto contrastando questo modello di riferimento al massimo ribasso, si potrà rilanciare la qualità del lavoro di tutti i lavoratori del settore.

---

### – Comparto Ferroviario

Da sottolineare la anomala situazione industriale del gruppo FS che pur essendo a tutt'oggi di proprietà dello stato italiano, opera con regole, contratti e apparati di diritto privato, peraltro in regime di monopolio che vede controllare anche il maggior vettore di TPL italiano (Busitalia) e recentemente anche Anas.

Poco chiara la situazione di Italo (Ntv), per anni sull'orlo del fallimento ma recentemente acquistata per cifre astronomiche da un gruppo industriale statunitense.

Grave la liquidazione del patrimonio immobiliare FS, storicamente appartenente alla collettività e invece oggi venduto per speculazioni edilizie e industriali (vedi in Toscana area Leopolda, Palazzo via Spartaco Lavagnini, edificio Statuto, ecc..).

Il settore ferroviario è stato caratterizzato negli ultimi 20 anni dal progetto di divisionalizzazione che ha separato la Rete (i binari) dall'Esercizio (circolazione treni) e poi suddiviso questo in comparti merci e viaggiatori e quest'ultimo in divisioni Alta Velocità, Base e Trasporto Regionale. E' evidente come tale percorso sia stato funzionale a dividere una delle categorie di lavoratori più combattive e al tempo stesso sia strumentale ai processi di privatizzazione. In FS si è passati in pochi decenni da un organico di duecentomila ferrovieri ai circa ottanta mila attuali, ciò in forza del blocco del turn over e dell'avvicendamento con personale degli appalti, che oggi rappresenta la metà della forza lavoro nel comparto.

La divisionalizzazione si caratterizza nel primato dell'Alta Velocità sugli altri servizi, sulla quale si sono investite la stragrande maggioranza delle risorse, creando una grave disparità nella qualità dei mezzi ma anche nel livello tecnico delle infrastrutture. Operazione consolidata anche introducendo forzatamente elementi di concorrenzialità nel segmento, tramite la nascita di NTV (Italo).

Si tratta di un progetto classista che si struttura nel collegamento dei maggiori poli economici del paese, al servizio delle classi dominanti della borghesia italiana, lasciando le briciole per gli altri territori (comunque la maggioranza) e mutando la natura di un trasporto ferroviario che per decenni era stato invece pensato in funzione di famiglie e pendolari.

La sperequazione di risorse ha comportato una drammatica riduzione del Servizio Base, con l'eliminazione dei treni Espressi e la drastica diminuzione dei treni IC, in particolare riducendo la quantità di lavoro per gli impianti territoriali dedicati a tale servizio in particolare per l'impianto di Firenze.

Anche il servizio ferroviario regionale ha visto un

progressivo disimpegno, affidando buona parte di programmazione e investimenti alle Regioni, che a loro volta in molti casi hanno poi appaltato il servizio a gestori privati come accaduto in Lombardia (Trenord) o in Emilia Romagna (Fer), esperimenti privatistici che si aggiungono a quelli storici delle ferrovie concesse come la Fli in provincia di Arezzo; va sottolineato che in generale le esperienze di gestione privata hanno visto forti speculazioni sul costo del lavoro degli addetti e mezzi più scadenti per gli utenti. È emblematico come proprio nelle ferrovie privatizzate si sono registrati i più gravi incidenti ferroviari degli ultimi anni, vedi quello di Pioltello e Corato.

La Regione Toscana ha sospeso ad oggi l'effettuazione dei bandi di gara per il servizio ferroviario regionale ma risulta comunque intenzionata a proseguire sulla strada della privatizzazione.

In generale gli utenti abbonati e pendolari, lamentano anche in Toscana scarsa puntualità, scarsa pulizia dei convogli e sovraffollamento degli stessi, situazioni dovute spesso alle politiche di taglio sul costo del lavoro, vedi appalti al ribasso per ditte pulizia, stato del materiale, la limitata lunghezza dei convogli funzionale a un minor numero di personale addetto; grave anche l'impresenziamento e l'abbandono di moltissime stazioni.

Sulla sicurezza importante ricordare l'importanza del processo per la strage ferroviaria di Viareggio dove, dopo una prima vittoria, è necessario continuare a sostenere anche in appello la richiesta di giustizia dei familiari delle vittime, anche perché rimane l'onta gravissima del licenziamento di Riccardo Antonini, ferroviere reo di aver sostenuto i familiari nella ricerca della verità.

Per i lavoratori la situazione lavorativa nel settore ferroviario è drasticamente peggiorata negli ultimi anni, gli

ultimi tre Ccnl hanno aumentato l'orario di lavoro settimanale da 36 a 38 ore lavorative e i massimali lavorativi giornalieri da 8 ore a 10 ore. Pesante anche il peggioramento pensionistico avvenuto con la legge Fornero che ha cassato il personale di bordo e di macchina dalle categorie usuranti, aumentando l'età pensionabile di ben 9 anni, oltre l'aspettativa di vita media di queste categorie, situazione pesantissima che né l'Ape Social né le ultime proposte di riforma della Fornero, scalfiscono minimamente.

---

### – Trasporto Aereo

Il comparto aereo è stato in ordine temporale il primo dove si sono abbattute le politiche di privatizzazione che hanno colpito sia la compagnia di bandiera sia i servizi degli aeroporti.

Va innanzi tutto detto le crisi industriali di questi anni prima fra tutte quella di Alitalia si sono articolate all'interno di un settore ricchissimo dove gli asset sono in continua crescita e dove i grandi gruppi hanno fatto negli ultimi anni affari d'oro, sempre sulla testa dei lavoratori.

In Alitalia si sono susseguite tre grandi ristrutturazioni industriali che hanno estromesso dal lavoro trentamila lavoratori, una mattanza sociale che ha visto cinici avvoltoi (prima i capitani coraggiosi di Montezemolo, poi Air France, poi Eithiad) arricchirsi per poi abbandonare l'azienda a se stessa sempre in condizioni peggiori, tale situazione ha suscitato un profondo malcontento dei lavoratori che hanno portato avanti lotte esemplari anche respingendo l'ultimo tentativo di schiacciare i loro diritti operato dal Governo Renzi, rispondendo NO al referendum sul nuovo piano industriale di lacrime e sangue concordato tra Eithiad e il ministro Calenda, una lezione di dignità con la quale i lavoratori stanno invocando la ripubblicizzazione della

azienda, una battaglia che merita il massimo sostegno e che già incontra la opposizione anche del nuovo governo.

Da rimarcare che mentre migliaia di lavoratori venivano licenziati al contempo veniva aperta la nuova pista di Fiumicino, questo a riprova di come non necessariamente ampliamenti strutturali significano più lavoro, insegnamento esemplare anche rispetto alla vertenza Peretola.

Recentemente i lavoratori hanno ottenuto alcune vittorie importanti ad esempio vincendo cause contro i licenziamenti Alitalia e respingendo l'introduzione di ulteriori cooperative.

Moltissimi sono i lavoratori in appalto che anche negli aeroporti Toscani devono continuamente difendere il proprio posto di lavoro, situazione che va contrastata lottando contro il modello stesso, chiedendo la stabilità per questi lavoratori e il loro inquadramento nelle aziende responsabili della gestione aeroportuale.

Da sottolineare la politica di sfruttamento delle compagnie Low Cost, in gran parte straniere, che pretendono di applicare ai dipendenti condizioni di lavoro peggiori dei ccnl di riferimento e stipendi al ribasso, compagnie non solo tollerate ma spesso agevolate dalle istituzioni perché elemento di concorrenza e di riferimento per le speculazioni sul costo del lavoro. Recentemente anche i lavoratori di queste compagnie hanno dato vita a scioperi importanti.

---

### – Trasporto Pubblico Locale

Il trasporto pubblico locale, un tempo affidato alle aziende municipalizzate ha subito negli ultimi anni pesanti stravolgimenti, anche in funzione della normativa europea che spinge per l'affidamento del servizio ai privati.



Così nelle varie aree del paese si è assistito a una serie di affidamenti in gestione curati a secondo dei casi dai comuni, dalle province o dalle Regioni.

In generale se pure è vero che alcune aziende ancora pubbliche in primis Ataf (Roma) e Anm (Napoli) navigano in pessime situazioni finanziarie, la regola non vale dovunque essendo la milanese ATM, anch'essa ancora pubblica la più virtuosa delle aziende di Tpl.

Va comunque detto che purtroppo lo sfruttamento dei lavoratori del settore risulta una costante sia nelle aziende private che in quelle municipalizzate, ciò in forza di un ccnl di riferimento siglato nel 2016 fortemente peggiorativo, che prevede un massimale di 40 ore settimanali.

Da rimarcare l'interesse per il settore di grandi gruppi industriali a partire dalla monopolista Busitalia, che gestisce molti servizi Tpl nel paese, ai colossi stranieri Ratp (Francia) e Arriva (Germania).

Molto azzardate anche le dinamiche industriali, recentemente ad esempio Ferrovie Nord (controllata dalla Regione Lombardia) è scesa in campo per accaparrarsi il servizio della veronese ATV.

In Toscana il servizio è stato da tempo interamente privatizzato, ad esempio Ataf la storica azienda di Tpl di Firenze è stata da diversi anni affidata a Busitalia mentre a Livorno, Pisa e Versilia veniva costituita CTT nord come vettore privato di riferimento per l'intera area; indicando invece Cap per il territorio pratese e affidando a Gest (Ratp) la gestione della tranvia. Una spartizione infelice che ha peggiorato nettamente le condizioni di lavoro ed aumentato il costo dei biglietti per gli utenti.

Da sottolineare anche le migliaia di corse saltate ogni anno e i tantissimi incidenti di servizio (frequenti anche gli incendi a bordo) soprattutto in Versilia dove la condizione del parco

mezzi è drammatica.

A gravare la situazione lo stallo nella grande gara d'appalto voluta organizzata per tutta la Toscana che ha visto prevalere la francese Ratp su Busitalia per la gestione del trasporto pubblico regionale, successivamente bloccata per un incredibile contenzioso legale che la Regione non ha saputo fin oggi sciogliere se non cristallizzando la precaria situazione in essere; un limbo imbarazzante che limita investimenti e progetti di medio periodo.

Emblematica la attuale assenza di agevolazioni tariffarie per gli studenti sia per Tpl che per i servizi ferroviari; in tal senso interessante l'esperimento avviato in Emilia Romagna di accesso gratuito agli autobus della regione per gli abbonati del treno.

Importante evidenziare anche nel TPL la dismissione dei patrimoni immobiliari, spesso veri e propri regali per le aziende gestori (vedi depositi ex Ataf), doti ottenute nelle gare di appalto sulle spalle della cittadinanza.

---

### – Trasporto Marittimo, Porto.

È giusto fare un accenno anche al trasporto navale, vista in particolare la gravosa situazione nella nostra regione del Porto di Livorno, dove il livello di sfruttamento è massimo in un sistema di appalti e subappalti con poche regole spesso disattese e un livello altissimo di incidenti sul lavoro purtroppo anche mortali.

Una situazione grave che va avanti da anni e sulla quale le istituzioni nazionali e locali oltre ai proclami non sono ad oggi intervenute.

Massimo è anche il livello di repressione; recentemente 5 lavoratori della ditta Alp che gestisce alcuni servizi

portuali, sono stati licenziati solo per aver preteso il rispetto delle regole su sicurezza e orario di lavoro.

---

### – Diritto Sciopero

Un focus importante va fatto sul diritto di sciopero, già pesantemente limitato nei servizi pubblici essenziali (Scuola, Sanità, Trasporti) e oggi ancora sotto attacco.

La materia è disciplinata dalle leggi 146\90, 83\2000 e varie disposizioni governative e della Commissione di Garanzia che oggi stabiliscono nel settore limitazioni pesanti all'esercizio del diritto: il limite massimo di 24 ore per uno sciopero, il necessario preavviso di 10 giorni (più 10 di raffreddamenti) per dichiarare sciopero, la distanza minima tra due scioperi anche di sigle diverse di 10 giorni (20 nel TPL), ampi periodi di franchigia... e poi precettazioni sempre strumentali.

Anche il Testo Unico sulla Rappresentanza per il settore privato, concordato tra Confindustria e Aziende a cui quasi tutte le sigle sindacali hanno purtroppo ceduto, attacca l'esercizio dello sciopero, vincolando le sigle sindacali a limitarne l'esercizio come condizione per la partecipazione alle elezioni Rsu\Rls.

Tutto ciò in barba ai principi costituzionali che non solo garantiscono il diritto di sciopero ma lo individuano come diritto soggettivo del lavoratore, non delle sigle.

Paradossalmente si stanno moltiplicando proposte di ulteriore riduzione del diritto di Sciopero che vorrebbero vincolarlo e subordinarlo alla pratica concertativa, cancellando così la conflittualità dal panorama sindacale.

È necessario respingere con forza tale politica liberticida che mira a sottrarre ai lavoratori il loro più efficace

strumento di lotta. Per difendere lo Sciopero è comunque necessario far capire anche agli utenti l'importanza di tale pratica e l'interesse comune che li lega ai lavoratori, saldando politicamente vertenze e aspettative.

---



*Immagine liberamente ripresa da [it.wikipedia.org](http://it.wikipedia.org)*