

LA MICCIA TRASPORTI

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 della 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 fittato 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 respinta al mittente, tra gli applausi dei lavoratori. Quando 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 pe-

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 novem-

bre 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.



I dipendenti dell'Amt di Genova durante la protesta in Comune

FOTO DI MARCO MARCHELLI/FOTOGRAMMA

I NUMERI DI AMT

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

AMT Genova

Fonte: Elaborazione su dati AMT aggiornati al 31 dicembre 2012

I NUMERI DEL SERVIZIO

143 milioni	passenger trasportati in un anno
circa 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 €

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

È 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 torna-

IL DOSSIER

MASSIMO FRANCHI
ROMA

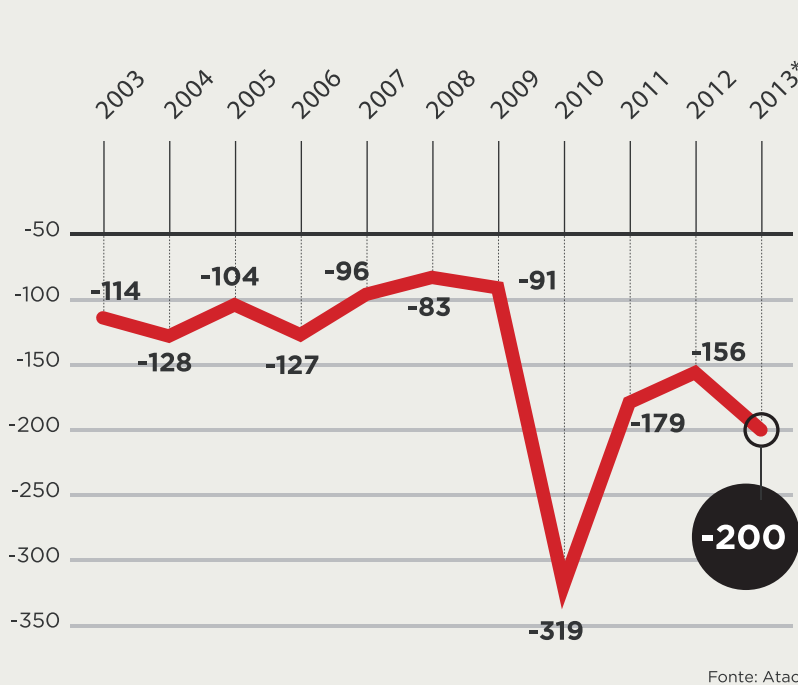
Tagli da 1,4 miliardi in 3 anni. Ogni Comune si arrangia. E per i bandi regionali sarà peggio...

re 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'Aringa) 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 Vetrilla, assessore ai Trasporti in Campania e

I CONTI IN ROSSO DI ATAC

Le perdite dal 2003 al 2013
dati in milioni di euro



Fonte: Atac

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.