

Trasporto Pubblico Locale.

Potremmo partire dall'analizzare anni di privatizzazioni, liberalizzazioni senza regole che hanno prodotto una voragine occupazionale e il taglio dei salari senza precedenti nel mondo dei trasporti. Una enorme quantità di cassaintegrati, mobilitati e precari che aumenta giorno dopo giorno.

Dopo il ripetersi dei licenziamenti in massa della ormai ex società 'Alitalia e a seguire di Meridiana, le pagine dei quotidiani di ieri 20 novembre ci costringono ad evidenziare l'accelerazione che il governo sceglie nel merito della privatizzazione delle Ferrovie dello Stato e di quello che rimane delle Poste Italiane.

Ancora una volta si sceglie la logica delle dimissioni, dell'affidamento ai privati riproponendo in modo quasi ossessionante il percorso fallimentare delle privatizzazioni come, appunto, Alitalia, Telecom o ILVA.

Rimanendo nel campo dei trasporti, parliamo di una società che potrebbe rappresentare un punto forza strategico per lo sviluppo del paese se avesse una gestione basata sulla tutela dell'occupazione, dei diritti, del reddito, della mobilità sostenibile, delle compatibilità ecologiche e sociali.

La cultura dei profitti, della incessante spending review con forte riduzione dei servizi, licenziamenti, compressione dei salari e della sicurezza consegna al paese, invece, un settore ferroviario che ha prodotto una impressionante serie di omicidi sul lavoro.

Un costo inaccettabile conseguenza di un'organizzazione del lavoro che risente direttamente del drastico taglio occupazionale, e di esternalizzazione delle attività di manutenzione verso imprese private dove il concetto di sicurezza sul lavoro è filtrato dalle priorità dei bilanci finanziari.

Contestualmente la società, "Ferrovie dello Stato" si pone a livello nazionale come nuovo gestore di una parte rilevante del servizio di Trasporto Pubblico Locale del paese acquisendo in modo diretto e/o indiretto la totale gestione del servizio in numerose regioni ed in trattative serrate per le grandi città metropolitane attraverso la sua controllata "Bus Italia".

Con la legge di stabilità si rafforzano pesantemente le logiche delle privatizzazioni con miliardi di euro pubblici dirottati verso l'impresa privata, la cancellazione delle tutele, dei diritti della rappresentanza per i lavoratori dei trasporti già aggrediti dallo stato di degrado generato dalla latitanza dei governi, delle istituzioni, dalla mala gestione nelle aziende pubbliche, dai miseri fallimenti delle privatizzazioni e dall'assenza di controlli da parte degli enti preposti.

Determinante è invece una nuova logica di modello e sviluppo delle città, che sappia mettere al centro il trasporto pubblico di massa con progetti partecipati e condivisi dai cittadini, corridoi della mobilità, metropolitane leggere e un maggior utilizzo del trasporto su ferro. Già questo vedrebbe rilanciare il trasporto pubblico e ridurre il traffico nelle grandi città, sviluppare occupazione, rilanciare l'economia, ridurre l'inquinamento e consumare meno petrolio.

E' necessario un rilancio del settore che garantisca i bisogni e i diritti dei lavoratori e quelli dei cittadini utenti, con il mantenimento ed il rilancio del carattere pubblico delle società, a gestione regionale o direttamente statale; la re internalizzazione dei servizi già affidati con garanzia dei livelli occupazionali; la compatibilità sociale e ambientale in quanto servizio essenziale al Paese; la sicurezza dei mezzi per chi viaggia e chi lavora; l'efficienza e l'intermodalità per offrire nuove opportunità agli utenti; risorse economiche certe e trasparenti; buona e sana occupazione per i lavoratori.

Il settore del trasporto pubblico locale e regionale riveste fondamentale importanza per la vita economica, sociale e produttiva del paese ma è caratterizzato da un pesante ritardo nell'adeguamento infrastrutturale e di sistema e continua ad operare scelte che impegnano considerevoli risorse in opere costose come la nuova ferrovia TAV Torino-Lione, il ponte sullo stretto di Messina e altre grandi opere destinate all'incremento della velocità e del volume dei trasporti. Tutte queste opere sono basate sulla previsione che il traffico di passeggeri e di merci continuerà ad aumentare nel futuro agli stessi ritmi di crescita del passato senza considerare una crisi generale che sta modificando il concetto di mobilità di merci e persone e la quantità di mobilità richiesta.

Riteniamo che la mobilità dei cittadini debba rimanere pubblica e quindi le imposte su benzina e gasolio, che sono diventate la prima voce nella spesa per l'acquisto e l'esercizio degli autoveicoli nel nostro Paese, che nel 2012 hanno portato in cassa dell'erario ben 36,5 miliardi di euro e alle regioni solo nel 2008 ben 4,5 miliardi di € vengano usate in misura sicuramente più significativa per coprire le risorse che occorrono non solamente per mantenere un TPL così come è oggi ma, appunto, per sviluppare una mobilità sempre più sostenibile. Quindi va rivista la cifra messa a disposizione (attualmente circa 5 miliardi di €) che è solo 1/7 delle entrate dalle accise sulle benzine.

Riteniamo in primo luogo quindi procedere con:

1. investimenti per un trasporto su ferro universale cosa che l'attuale strategia delle FS sta di fatto smantellando con il continuo taglio dei treni regionali ed interregionali;
2. un sistema potenziato di TPL che punti sempre più su una mobilità compatibile con il territorio, l'ambiente, con i bisogni dei cittadini e che garantisca veramente il diritto alla mobilità, puntando a sistemi di mobilità elettrica e a favorire il trasporto pubblico rispetto a quello privato, più costoso ed inquinante.

Lo scenario di crisi oltre ad aver travolto l'economia del nostro paese, ha determinato un cambiamento radicale nelle abitudini degli italiani consolidate negli anni. Varie tipologie di consumi, tra i quali il trasporto pubblico locale, hanno subito profonde trasformazioni inducendo molti cittadini a diminuire i propri spostamenti sistematici, legati al lavoro e al tempo libero. L'aumento costante della disoccupazione e dei prezzi del carburante, con la conseguente riduzione della capacità di spesa hanno costretto milioni di cittadini ad una contrazione degli spostamenti nei centri urbani, di cui il 70% della diminuzione totale riguardano il tempo libero. Ma la riduzione di movimento dei cittadini ha evidenziato che comunque una quota consistente di spostamenti si è riversata verso l'utilizzo di vettori diversi, passando dal mezzo privato al trasporto collettivo pubblico e con un aumento progressivo della "mobilità dolce" (bicicletta, camminare a piedi).

Il ruolo crescente delle città nell'economia del paese, associata alla loro continua estensione, assume una importanza centrale per il T.P.L. se si considera che nel 2012 il 68% della popolazione italiana risiedeva nei grandi centri urbani e che il 43% della ricchezza del paese viene prodotta nei primi dieci comuni italiani.

Con un valore della produzione che ammonta a 13 MLD, e la forte capacità del settore di generare occupazione, si comprende l'enorme valenza strategica che assume questo settore all'interno del sistema paese.

Cogliere l'opportunità che si è creata in merito alla scelta di una parte consistente della popolazione di utilizzare il trasporto pubblico, anche se dipesa non da una convinzione culturale ma da situazioni di diffusa indigenza, sarebbe un atto di grande saggezza politica degli amministratori locali.

L'aumento della domanda di trasporto dovrebbe essere percepito come un segnale che può avere una risposta decisiva solo con investimenti specifici nella rete di trasporto di superficie.

Questa disamina impone alcune riflessioni. Sono dati che devono far riflettere poiché costringono la formulazione di alcune considerazioni:

1. l'estrema necessità non più prorogabile di una pianificazione nazionale del trasporto pubblico locale;
2. il bisogno impellente di una politica industriale che risponda alle esigenze di mobilità dei cittadini;
3. la sostenibilità ambientale di tutta la filiera produttiva;
4. l'opportunità dell'utilizzo dei fondi europei.

PIANIFICARE IL TERRITORIO E LA MOBILITA' - La stretta relazione tra il territorio e la mobilità può apparire come ovvia affermazione, ma le misure adottate nel recente passato non sembra abbiano considerato l'attuazione di sinergie tra la stesura di un piano della mobilità e le politiche abitative. La crescita esponenziale dei centri urbani oltre ad aver sottratto suolo per finalità inerenti la speculazione edilizia, ha avuto un ruolo preminente ma non sinergico con il trasporto pubblico. Gli insediamenti abitativi e commerciali aventi funzione di attrattori e stimolatori della mobilità cittadina, non hanno visto una piena integrazione con le politiche dei trasporti.

UN PIANO DEI TRASPORTI:

1. deve farsi carico di uno studio che stabilisca come e perché nasce la domanda di trasporto;
2. deve individuare le motivazioni secondo le quali si spostano i cittadini e quali sono i loro impegni quotidiani come ad esempio lavoro-studio definiti come spostamenti sistematici;
3. comprendere la quantità di popolazione che stimola la mobilità per la gestione familiare;
4. capire qual è la destinazione quotidiana di chi fruisce dei servizi più elementari.

A fronte di ciò si potrebbe iniziare ad immaginare che uno degli obiettivi da raggiungere è diminuire il fabbisogno di mobilità. "Avvicinare" i servizi ai cittadini evitando la percorrenza di

Riteniamo distanze con il mezzo privato, o rilanciare la figura del mobility manager all'interno delle aziende (ospedali; ministeri; scuole; ecc.) per l'organizzazione degli spostamenti dei propri dipendenti, sono misure non sufficienti ma possono contribuire a decongestionare il traffico.

POLITICA INDUSTRIALE E AMBIENTALE - L'innalzamento degli indici d'inquinamento dell'aria associati al progressivo esaurimento delle fonti energetiche fossili, impongono una politica volta al minor impatto ambientale. Il progressivo abbandono di vettori energivori quali sono gli autobus a gasolio, sostituiti da vettori a trazione elettrica, deve tornare a rappresentare una reale alternativa.

Ragionare oggi su una nuova politica dei trasporti significa fare scelte mirate tenendo sempre presente il rapporto costi/benefici. Il riutilizzo delle aree dismesse convertibili a poli elettrici con l'autoproduzione di energia da pannelli fotovoltaici sono una seria risposta non solo all'approvvigionamento per le reti tramviarie ma anche ai disastrosi bilanci degli enti comunali e regionali.

IRRESPONSABILITA' SOCIALE - La perenne e costante crisi delle aziende di trasporto pubblico inizia dagli anni '80. I tagli subiti dalle regioni negli ultimi anni hanno rappresentato un aggravamento della crisi ma non certo la causa principale. La totale assenza di misure utili per il rilancio del T.P.L e la perseveranza nella mala gestione delle aziende, hanno aggravato i bilanci aziendali fornendo un pessimo e costoso servizio ai cittadini. Il passo successivo, a metà degli anni '90, è stato l'introduzione di tipologie contrattuali che hanno diffuso solo diseguaglianza sociale ed economica, senza aver contribuito minimamente al riassetto delle casse aziendali nonostante fossero state la motivazione primaria per la quale furono introdotti.

Al dissesto economico si è aggiunta una crisi di moralità laddove si è in presenza di ingenti guadagni della classe dirigenziale, diseconomie inaccettabili prodotte da appalti dei servizi ad aziende esterne, assunzione di personale a scopi prettamente elettorali.