Le contraddizioni del trasporto pubblico locale in Toscana



, 14/04/2016

Il trasporto pubblico locale della Toscana è alla ribalta delle cronache, locali e nazionali. Sono gli effetti collaterali, in verità abbastanza ovvi, degli interessi privati calati in un contesto per sua natura inadatto. Il trasporto pubblico, in un paese moderno, dovrebbe (e potrebbe) essere tutto fuorché profitto. Salvo che si prescinda da quelle prerogative sociali che ne sono le fondamenta. Allora, mettere i piedi nel comparto, può significare intrecciare interessi particolari tra aziende diverse, nei quali CDA però si ritrovano spesso gli stessi nomi, o i nomi di congiunti, parenti e amici. Un terreno fertile di opportunità.

Devono aver pensato questo in regione, nelle province e nei comuni, per tutti questi anni in cui la politica locale ha inderogabilmente voluto l'ingresso di soci privati nelle aziende di TPL prima, e lo svolgimento di una gara per l'affidamento a lungo termine del servizio poi. Sicuramente mai è stata preponderante la preoccupazione di fornire ai contribuenti un servizio pubblico efficiente e moderno, che rispondesse alle reali esigenze. I soci privati se ne sarebbero pure rimasti così, con le mani in pasta da alcuni anni ormai, più o meno, in tutte le aziende di TPL della regione. Ma siccome questo andazzo puzzava un po' troppo di “repubblica delle banane”, c'era l'esigenza tutta politica dello svolgimento di una gara per l'affidamento del servizio. Serviva una legittimazione per quei privati nei fatti già saldamente al comando delle aziende. Sicuramente la gara regionale per l'affidamento del TPL, nella testa di molti, doveva essere solo un proforma. Ma qualcosa si è rotto. Non sappiamo con precisione cosa e a che livello (o forse lo sappiamo, ma qui interessa poco), fatto sta che chi

doveva vincere, e ne era oltremodo sicuro, ha perso.

Così oggi ci tocca di assistere alle dichiarazioni allarmate e surreali di quella stessa politica, gli stessi partiti ma spesso anche le stesse persone, per anni portabandiera della privatizzazione delle aziende e della gara regionale come soluzione unica e definitiva ai mali del TPL, che vedono nella discesa dei francesi la fine di tutto. Nei CDA delle aziende, gli stessi rappresentanti dei comuni, si esprimono a favore dei ricorsi, si dice fino alla Corte Europea, contro la gara che essi stessi hanno voluto ma che poi, destino beffardo, è andata come mai avrebbero immaginato. Quasi potremmo dire che ricorrono contro loro stessi. E gridano allo scandalo perché i francesi hanno vinto in virtù di un consistente ribasso economico, come se gli obiettivi e i criteri di valutazione della gara, tra i quali quello della migliore offerta economica, non li avessero precedentemente convenuti, accettati, perfino perorati, sull'onda di un incauto quanto infondato ottimismo. Ora lavorano gli studi legali, i migliori, e pagano i contribuenti, i soliti.
Perché se qualcuno immaginasse che tocchi frugarsi ai membri dei vari CDA, agli amministratori delegati o ai presidenti delle aziende, ai sindaci, ecco la brutta notizia: si paga coi soldi originariamente destinati al servizio pubblico. I media obbedienti, nel frattempo, si prodigano nel magnificare la gestione, fino a oggi, delle aziende consorziate in MOBIT. Così, ad esempio, la formazione di una nuova graduatoria per conducenti stagionali in CTT Nord, a parziale copertura delle ferie programmate del personale a ruolo, sistema in uso da sempre, viene spacciata per l'assunzione di 80 autisti.

Corre l'obbligo di fare chiarezza.
CTT Nord non assume un solo conducente, non uno. Purtroppo.
Come detto, viene solo rinnovata la graduatoria dalla quale si attinge per la chiamata dei conducenti stagionali, da metà giugno a metà settembre circa. Il numero di 80 sarebbe, in ogni caso, nettamente inferiore alle reali necessità. Intanto dal 2012 a oggi abbiamo perso oltre cento posti di lavoro, però non parliamo di stagionali, quasi la metà dei quali nella provincia di Livorno. CTT Nord non ha contribuito né contribuirà in alcun modo all'occupazione, semmai il contrario. In compenso (si fa per dire) il salario dei 1600 dipendenti è diminuito, da un paio d'anni a questa parte, di circa il 20%, passando dal ridicolo all'indecoroso. Nei fatti, CTT Nord ha quindi pesantemente contribuito all'aggravamento della crisi economica nella nostra regione.
Il taglio ai salari di cui sopra spiega l'ultimo prodigio: il millantato risanamento dei conti, che avremo modo di verificare in seguito, quando ai numeri dei bilanci dovranno corrispondere soldi veri. Prendete una cifra tra i 200 e i 300 Euro, moltiplicatela per 1600 e infine moltiplicatela ancora per 24 mesi: tutto lì. Nessuna operazione manageriale di alto profilo, nessuna revisione e razionalizzazione della spesa (cui peraltro sarebbe molto interessante che desse una sbirciatina chi di dovere...), solo tagli alle retribuzioni. Geniale. La fantasia al potere.

Viene però da chiedersi quale destino avverso impedisca a cotanto genio di fornire un servizio di trasporto almeno accettabile. Perché la faccia di Mobit che meglio conosciamo, CTT Nord, è quella delle tante corse non effettuate per mancanza di mezzi, per ritardi dovuti

ai tempi di percorrenza surreali e a causa di percorsi anacronistici attraverso vie improbabili; è quella che ha praticamente smantellato il reparto manutenzione, cedendo a ditte esterne molte delle lavorazioni e perfino subappaltato le linee, con risultati pessimi che sono sotto gli occhi di tutti; è quella che pure in tempi di crisi economica, in cui più facilmente si preferisce il trasporto pubblico, è riuscita a perdere utenza; è l'azienda che riscuote uno scarsissimo gradimento perfino tra i pochi utenti rimasti.

Vogliamo qui ribadire, col massimo della chiarezza, che secondo il nostro pensiero non esiste modo di conciliare il servizio di trasporto pubblico con gli interessi privati e la logica del profitto, ma non potendo al contempo esimerci dall'analizzare la realtà attuale e le prospettive future del comparto TPL, in questo caso nella nostra regione, ci sorge spontanea una domanda: può esistere una gestione del trasporto pubblico peggiore di quella attuale?

Coordinamento Usb Ctt Nord
14 aprile 2016