

# SLAI COBAS

**Sindacato dei Lavoratori Autorganizzati Intercategoriale**

Sede legale: via Masseria Crispi, 4 - 80038 Pomigliano d'Arco (NA) - tel/fax  
081.8037023 Sede Nazionale: viale Liguria, 49 - 20143 Milano - tel/fax 02.8392117

## OGGETTO: SITUAZIONE E PROSPETTIVE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE



È da anni che, a livello nazionale, assistiamo a enormi tagli su tutti i servizi pubblici cominciato 2011 e in questi anni ancora è toccato in maniera incisiva al trasporto pubblico. Risorse enormi per mega-infrastrutture inutili (vedi TAV, ponte sullo Stretto...) stanno assorbendo le risorse che servirebbero a garantire un livello accettabile di servizi pubblici oggi messi in discussione. Queste decisioni si ripercuotono sugli Enti Locali che molti di questi servizi pubblici devono garantire. Ma, invece di cercare di contrastare queste politiche d'impoverimento delle Comunità, abbiamo assistito ad un progressivo adattamento degli Enti Locali a tali politiche d'impoverimento privatizzando in modo massiccio i servizi pubblici. Il fatto che il Trasporto Pubblico Locale garantisca il diritto costituzionale alla mobilità e che sia uno dei migliori rimedi contro l'inquinamento atmosferico e per migliorare la vivibilità delle città non ha impedito la privatizzazione, neanche nel nostro territorio.

Dopo la trasformazione in S.p.A. delle aziende TPL e dopo l'ingresso del socio privato, ha progressivamente impoverito il potere decisionale sulle linee guida e di controllo della gestione del trasporto pubblico locale che dovrebbero essere proprie degli Enti Locali.

Aziende avvolte nel "guscio" del diritto privato e regolate dal diritto societario rendono impossibile il governo e il controllo del pubblico delle gestioni privatizzate. Un'impossibilità che dipende non tanto dalla cattiva volontà di singoli individui o da limiti organizzativi contingenti, ma da fenomeni strutturali, come le "asimmetrie informative": le conoscenze rilevanti si trovano tutte in mano al gestore (il gestore "sa" perché "fa") ed è il gestore privatizzato che trasmette le informazioni sensibili al controllore, il quale non può che dipendere, nella sua attività di regolazione e controllo, da questi dati. Il gestore ha strutturalmente maggiori informazioni rispetto al regolatore e cerca di trarre il massimo vantaggio da questa asimmetria conoscitiva, a discapito del pubblico interesse. "Fare" significa "sapere" e sapere significa "potere": nessun ente regolatore potrà mai recuperare quel cumulo di conoscenze legate alla gestione diretta che migra inevitabilmente dalla sfera del pubblico alla sfera del privato nel momento stesso in cui viene privatizzato un servizio essenziale. Il pubblico perde le conoscenze necessarie per esercitare il proprio controllo nel momento in cui è all'impresa che passa tanto il "fare" che il "saper fare" (know how), che gli è inscindibilmente connesso. Un soggetto regolatore esterno, per esempio, non può essere in grado di avere perfetta conoscenza dei processi produttivi e delle tecnologie impiegate, dati necessari per stabilire con precisione i costi di produzione del gestore privato. Ecco perché al fenomeno delle asimmetrie informative segue automaticamente la "cattura del regolatore": se l'autonomia conoscitiva del regolatore è limitata, anche la capacità di giudizio e intervento viene impedita, così l'ente che dovrebbe regolare e controllare tende piuttosto ad adeguare le sue analisi alle interpretazioni offerte dai gestori, perdendo ogni neutralità e schiacciando il proprio punto di vista su quello dei soggetti controllati. La creazione del CTT, poi, ha portato a un ulteriore passaggio verso la quasi definitiva spogliazione di tutti i poteri degli Enti Locali, anche quello di controllo. Le decisioni che vengono prese sono indirizzate a mandare avanti un'aggregazione tra le aziende che fanno parte del CTT che sta ripercuotendosi negativamente sul servizio pubblico. Ovunque ci siano state aggregazioni di ex aziende pubbliche gestrici di servizi pubblici diventate S.p.A. con altri soggetti pubblici e privati si è assistito in generale ad un peggioramento del servizio, ad aumenti di tariffe e alla diminuzione e precarizzazione dei lavoratori e di una diminuzione del loro stipendio. La gestione privatizzata costa di più ed è, nella maggior parte dei casi, tutt'altro che efficiente. Non c'è una differenza significativa fra l'andamento dell'efficienza degli operatori pubblici e quello dei privati. A parità d'efficienza gestionale, però, l'ottimo

privato costerà necessariamente alla collettività molto più dell'ottimo pubblico, data l'intrinseca necessità del privato di produrre profitti e remunerare i capitali investiti: l'obiettivo di una gestione privatistica del servizio è, innanzi tutto, la creazione di valore per gli azionisti e non la garanzia del diritto alla mobilità. Ormai è dal 2009 che il servizio di TPL viene tagliato in base alle indicazioni che da il Governo e le regioni, tagli tagli sono portati avanti senza una reale seria programmazione del TPL. questi tagli non ha certo l'esigenza primaria di dare un servizio buono ai cittadini (i fatti parlano chiaro) ma di fare profitto, come tutte le SpA.

Infatti tutti i tagli sono stati fatti per diminuire i turni guida. In altre parole per tagliare nel modo più facile i costi: tagliare gli autisti. Niente è stato fatto per diminuire gli sprechi della gestione dell'Azienda o del servizio. A farne le spese, oltre ovviamente gli utenti, saranno e sono i lavoratori che l'Azienda considera in esubero.

Allontanando ancora di più le scelte gestionali dai Consigli Comunali con l'affidamento della gestione del TPL a un soggetto come il CTT, si sta giungendo alla definitiva privatizzazione degli utili e alla socializzazione dei costi.

Si ricorda che in questo settore gli investimenti vengono fatti esclusivamente con finanziamenti pubblici (vedi acquisto di autobus) e il servizio non potrebbe essere svolto senza i contributi pubblici che sono la grande maggioranza degli introiti delle aziende.

La politica che viene portata avanti in Toscana sul TPL è quella di fare una gara unica a livello regionale. Se un minore spezzettamento della gestione del servizio potrebbe aiutare a diminuire gli sprechi (esempio sovrapposizioni di linee), l'effettuazione della gara non porterebbe altro che alla creazione di un monopolio su un servizio pubblico gestito da un privato. E visto che non sono mai possibili gare che permettano di valutare con attendibilità quale sia la migliore offerta economica, perché i termini fondamentali del contratto dovranno essere necessariamente rivisti nel tempo (ha ben poca importanza l'offerta avanzata in origine), sarà poi il gestore che avrà ottenuto l'affidamento ad essere, nel corso delle successive rinegoziazioni, in posizione dominante (detenendo sapere e potere), anche se trovasse di fronte a sé il miglior regolatore al mondo. L'esperienza passata insegna.

Se la gestione pubblica è una condizione necessaria, perché consente di escludere i profitti di pochi da un bene di tutti, non è però una condizione di per sé sufficiente. Il nuovo pubblico deve essere trasparente e partecipato democraticamente dai cittadini, non espropriato da oligarchie politiche. Clientelismi e lottizzazioni sono state il primo stadio della "privatizzazione" e del sequestro dei beni di tutti per tutelare gli interessi di pochi.

Per il futuro, la gestione dei beni comuni dovrà essere "comune", trasporto pubblico compreso, come c'insegnano i movimenti per l'acqua e rispettando il volere dei cittadini espresso con gli ultimi Referendum

**SLAI COBAS via Domenico Pacchi 4 Castelnuovo Garfagnana (LU) 55032tel/fax 0583.1893804**

**e-mail: [slaicobasclaplucca@libero](mailto:slaicobasclaplucca@libero). <http://slaicobasclaplucca.blogspot.it/>**

**SLAI COBAS -**

