

Trasporto pubblico e mobilità:

6 punti per unire chi dice **NO** a tagli e privatizzazioni

Questo testo nasce dall'incontro tra un gruppo di lavoratori di GTT Torino e AMT Genova. E' un testo elaborato da lavoratori e rivolto ai colleghi delle altre aziende di TPL, nella consapevolezza che se c'è una soluzione al problema quella soluzione dobbiamo pensarla con le nostre teste e strapparla con le nostre lotte. Il sistema dei trasporti e dei servizi pubblici è da tempo oggetto di una ristrutturazione che la crisi economica sta accelerando, con conseguenze devastanti sia per i lavoratori del settore sia per la fasce popolari dell'utenza. Il capitale privato vuole il controllo di questa 'fetta di mercato' rimasta per anni pubblica e lo sta ottenendo attraverso privatizzazioni, liberalizzazioni, esternalizzazioni. Treni, bus, navi, aeroporti sono oggetto di operazioni più finanziarie che industriali sempre meno orientate al servizio e più funzionali al *business*. In nome del 'libero mercato' vogliono creare un monopolio di proprietà mista pubblico-privato, in cui la parte pubblica pompa fondi statali nelle casse dei soci privati e che controllerà l'intero sistema dei trasporti nazionale. Lo dimostrano la campagna di acquisizioni di aziende di TPL (Firenze, Torino, Genova) da parte di Trenitalia e il suo vecchio progetto di fusione con Alitalia. Coordina l'operazione il partito trasversale delle privatizzazioni, un blocco politico-economico-clientelare, di cui il PD è una parte fondamentale.

Se esiste una regia nazionale di queste politiche, manca invece un coordinamento a livello politico e sindacale delle forze che voglio opporvisi e in particolare dei lavoratori. Non c'è una forza di sinistra che faccia di questa questione un terreno di battaglia a livello nazionale e locale. Il sindacato è sempre più frammentato e le grandi organizzazioni rifiutano scientificamente di aprire una vertenza nazionale lasciando i lavoratori delle diverse città isolati e rispondendo a logiche di 'complicità' con la politica più che alle richieste degli iscritti. La 146 sul diritto di sciopero e il Testo Unico sulla rappresentanza rispondono a tali logiche. La soluzione non è un'astratta 'unità sindacale' tra quelle organizzazioni, ma l'unità dei lavoratori, che a sua volta è la condizione necessaria per creare un fronte sindacale unitario e combattivo che rifiuti tagli e privatizzazioni. Noi pensiamo che il modo più semplice per favorire un coordinamento sia individuare alcune parole d'ordine comuni, come base per iniziative concrete di resistenza agli attacchi contro i lavoratori. Ne proponiamo alcune, senza la pretesa di essere esaustivi.

Il trasporto pubblico fa funzionare l'intera società e **tutti** devono contribuire al suo finanziamento

1. Il sistema dei trasporti per una società moderna è un po' come il sistema circolatorio in un corpo umano: ne determina la salute, l'efficienza, un funzionamento armonico. Se il sangue affluisce in modo regolare a tutte le parti del corpo contribuisce al funzionamento di tutti gli altri apparati e organi corporei. Diversamente questi tendono a funzionare male o addirittura vanno in cancrena. Dunque nel bilancio economico complessivo del sistema dei trasporti, quando si calcolano gli 'utili' bisogna prendere in considerazione non solo quanto entra in cassa alle aziende, ma anche quanto trasporti efficienti fanno incassare o risparmiare al sistema-paese in termini di benefici sociali, ambientali, sanitari ed economici. Il finanziamento del settore e la ripartizione dei costi deve tenere conto di questo principio. Tutti coloro che godono di quei benefici devono contribuire in rapporto alle proprie possibilità. La fiscalità generale è lo strumento per fare questo.

Per questo deve rimanere **pubblico** e non va affidato al mercato...

2. Proprio perché i trasporti favoriscono il funzionamento della nostra società nel suo complesso, la loro gestione non può essere affidata all'anarchia della competizione nel 'mercato capitalistico della mobilità', ma dev'essere programmata in modo altrettanto organico e la proprietà delle aziende, delle reti e della loro manutenzione, dei mezzi di produzione dei sistemi di trasporto deve vedere un incremento e non una riduzione della proprietà e dell'intervento pubblici.

...ma servono nuove forme di **controllo democratico** da parte dei lavoratori e degli utenti/lavoratori

3. Tuttavia la gestione da parte di *manager* pubblici nominati dalla politica ha fatto disastri: al suo posto chiediamo nuovi meccanismi democratici di controllo e di gestione da parte dei soggetti che più hanno interesse a far funzionare il sistema garantendo quei benefici sociali, ambientali, sanitari ed economici, cioè i lavoratori del settore e gli utenti delle fasce sociali popolari che più di tutte hanno bisogno di servizi pubblici efficienti.

Possiamo ottenere queste cose soltanto con una **mobilitazione nazionale** dei lavoratori

4. E' impensabile che queste cose possano essere ottenute senza essere rivendicate dai diretti interessati e quindi è necessario che su questi punti si sviluppi un'azione politica e sindacale a livello nazionale, basata innanzitutto sul protagonismo collettivo e la mobilitazione dei lavoratori e degli utenti del trasporto e dei servizi pubblici. Le limitazioni del diritto di sciopero devono essere superate: per evitare 'disagi' ai cittadini va garantito il funzionamento dei servizi attraverso adeguati finanziamenti, rispetto dei diritti e corrette relazioni sindacali.

Garantire diritto alla mobilità e **stipendi** adeguati, **TAGLIARE** sprechi e **inefficienze politiche**

5. Il diritto alla mobilità a prezzi accessibili a tutte le fasce sociali, incluse quelle svantaggiate, e il diritto a lavorare in sicurezza dei lavoratori e a viaggiare in sicurezza dei passeggeri sono condizioni irrinunciabili. Nessun ragionamento di bilancio può venire prima di questa elementare considerazione. Vanno difese le retribuzioni dei tranvieri, ferme da anni, anzi in realtà sottoposte a una lenta erosione attraverso cassa integrazione, contratti di solidarietà, disdetta degli integrativi. Invece di tagliare stipendi e servizio si tagliano i conflitti d'interesse, l'assistenzialismo di Stato ai grandi gruppi privati, il burocratismo, gli sprechi e le sacche di improduttività che ne conseguono. E si mettano in campo misure urbanistiche e politiche abitative mirate a decongestionare le città invece che ad aumentare il traffico ingorgando le grandi città.

Per avere queste cose **oggi** e non perderle domani bisogna lottare per una **società** diversa e più giusta

6. La possibilità di conquistarsi un sistema di trasporti con queste caratteristiche e di garantirlo anche ai nostri figli in futuro è legata alla capacità che avremo di rimettere in discussione complessivamente il funzionamento della nostra economia e della nostra società: cosa, come e dove si produce e a quale scopo; importazioni ed esportazioni; politica estera e rapporti con l'Europa; turismo, energia, urbanistica, politiche abitative, gestione del territorio e del tempo; democrazia e procedure decisionali. Una società basata sullo sfruttamento e la negazione dei diritti del lavoro, sull'iniqua ripartizione della ricchezza e dei diritti, sulla compressione della democrazia in nome del mercato, della finanza e delle regole imposte dalla Banca Centrale Europea non può che incentivare un sistema dei trasporti costoso, insicuro, inefficiente e sempre più ostile ai lavoratori e inaccessibile alle fasce popolari. Così come è effettivamente avvenuto in questi 20 anni. Noi vogliamo unire le nostre forze per resistere all'avanzata di questo modello sociale e provare a invertire la tendenza.