

«L'Amt contro la crisi internalizzi i servizi utilizzando autisti inoperosi»

Tafuri: «Chi vuole privatizzare dimostra incapacità della politica o volontà di affossare»

VITTORIO ROMANO

«La mia riflessione parte da una premessa: quando si parla di privatizzazione nel settore dei trasporti, significa che c'è un privato convinto che una determinata attività, un determinato servizio siano remunerativi e produttivi di utili. Se c'è dunque qualcuno che intende investire, vuol dire che i trasporti sono remunerativi. E allora, quando si parla di Amt o di altre aziende che potrebbero essere privatizzate, c'è una riflessione di fondo da cui partire: o c'è un'incapacità della politica a selezionare i manager capaci di realizzare quel profitto, oppure c'è la volontà scientifica, ma patologica, di affossare l'attività per far in modo di agevolare la privatizzazione a favore di un'impresa».

La pensa così l'avv. Gaetano Tafuri, commissario governativo della Circumetnea tra il 2008 e il 2011, vicepresidente delegato Ast dal 2013 al 2014 e per due anni, dal 2009 al 2011, consulente del ministero per le Infrastrutture. «Il servizio di trasporti è un servizio pubblico molto simile a quello della Sanità - dice Tafuri -. Se c'è una signora che abita nel quartiere periferico del paese più piccolo, questa signora ha diritto a poter essere raggiunta o a potersi spostare nel centro cittadino o in un ospedale. Quindi il servizio va garantito. E non sarebbe nemmeno così difficile farlo. Il rapporto costi-ricavi stabilito dal ministero nelle aziende di trasporto pubblico prevede, infatti, che, perché un'azienda pubblica sia virtuosa, debba raggiungere massimo il 30% di copertura dei costi. Quando ero alla Circumetnea, dopo già un anno e mezzo abbiamo fatto oltre 5 milioni di utili, perché abbiamo raggiunto e superato quel livello di produttività grazie a organizzazione, eliminazione degli sprechi, internalizzazione di alcuni costi e di alcuni servizi».

L'analisi dell'avv. Tafuri parte dall'Amt. «L'Azienda è in grande difficoltà, come tutte le altre aziende locali siciliane. Secondo me c'è carenza di inventiva, perché si parte sempre da concetti standard: io ho necessità di servizi, faccio l'appalto, ho una disponibilità economica teorica, faccio un bando, lo affido e poi di fatto, siccome quella somma a disposizione è teorica e alla fine non riesco a pagare il fornitore, quel servizio mi costa il doppio perché subisco un decreto ingiuntivo. A Catania circolano ogni giorno 35-40 autobus a fronte di un fabbisogno di 100, quindi ogni giorno ci sono 60-70 autisti fermi, le cosiddette "disponibilità", e



A destra, l'avv. Gaetano Tafuri, esperto di trasporti e già consulente del ministero delle Infrastrutture

«vengono pagati per fare nulla». Ecco allora l'inventiva: «Si fa un accordo con i sindacati e si dice che se io, per esempio, ho bisogno del servizio di pulizia dei mezzi, non externalizzo l'appalto di un milione

e mezzo di euro verso un'azienda che poi non riuscirei nemmeno a pagare, subendo il decreto ingiuntivo, ma internalizzo il servizio, impiego il personale che ho a disposizione e che pago senza avere alcun

tipo di ritorno lavorativo. E così creo un sistema virtuoso. Ancora. Ho bisogno di operai in officina? Attingo dal bacino degli autisti, prendendo quelli con una specializzazione di questo tipo, che ci sono, e li destino transitoriamente, senza toccare qualifiche e stipendi, a quei servizi. Ci sono inoltre attività remunerative come la gestione dei parcheggi che sono affidate a una terza impresa. Anche qui, occorrerebbe internalizzare i servizi e far lavorare i dipendenti momentaneamente inattivi».

L'analisi di Tafuri si allarga. «Non è possibile avere in Sicilia dieci aziende di trasporto pubblico locale che autonomamente cercano di gestire questo servizio in maniera disorganica, con l'Amt, per esempio, che gestisce anche i servizi extraurbani e l'Ast quelli urbani in alcuni paesi del Palermitano e del Siracusano. Servirebbe piuttosto un'unica azienda siciliana, con un unico consiglio d'amministrazione e un solo direttore generale, con tante direzioni quante sono le province siciliane, per avere un occhio alla realtà locale. L'azienda dovrebbe essere divisa in due settori: gommato e ferroviario e, all'interno del gommato, l'urbano e l'extraurbano. Un'azienda in grado di ottimizzare i costi, realizzare un sistema coerente, il tutto contornato da un elemento indispensabile, il Piano trasporti regionale fermo da 15 anni alla Regione siciliana».



“

Si esca da concetti standard, servono più inventiva e maggiore duttilità