

GENOVA VAL BENE UNA CORSA privatizzazione del trasporto pubblico e pratiche di resistenza di autisti e utenti *

Alberto Mazzoni · Paolo Vignola

Nel bellissimo film *Il profeta*, Malik, un ventenne franco-magrebino, nel corso di sei anni di reclusione apprende le regole del carcere e in seguito si accorge di come queste regole siano utili per affrontare il mondo esterno. In una scena lo vediamo in piedi su un autobus bloccato nel traffico cittadino e pieno di gente con la faccia variamente triste e stravolta a causa dell'affollamento — a differenza degli altri Malik è in grado di affrontare la situazione: il disagio del contatto fisico contatto con estranei non è una novità per lui.

Viaggiare sui mezzi Amt di Genova non è come stare in carcere. Il servizio globalmente funziona, cosa non semplice in una città frattale e in cui i mezzi pubblici includono di tutto, dai traghetti agli ascensori. Ma nelle ultime settimane, sulla linea del 17, andando al lavoro mi è capitato spesso di sentirmi soffocato, di assistere a litigi tra passeggeri dovuti alla pressione, o di aspettare così tanto da iniziare a bestemmiare. La città diventa sempre meno il luogo degli incontri positivi e sempre più quello dell'odio verso l'altro che mi sta addosso, sempre meno il luogo del tempo messo a frutto e sempre più quello del tempo perso alla fermata, o diventa un luogo inesistente perché si preferisce stare a casa visto che uscire è una menata. Cosa è successo? In breve, col nuovo piano Amt sono stati tagliati 2,5 milioni di km di corse — servizi diradati ovunque, niente autobus serali in collina, niente servizi notturni. Tutto questo mentre i biglietti sono aumentati fino a 1,50 euro la corsa (!). E sono minacciati di “esuberato” più di 400 dipendenti.

Ma sui tagli torneremo dopo, torniamo a guardare cosa accade dentro gli autobus, che, si sa, sono un ottimo punto di vista sulla realtà.

Nel 2009 in provincia di Genova c'erano 430.000 autovetture, 198.000 tra moto e motorini e 900.000 abitanti. Chi prende l'autobus allora? Gli studenti, per iniziare. Per gli studenti l'autobus è uno spazio di vita. È da grandi che si impara a stare in autobus da soli. Per gli studenti l'autobus al mattino è spesso il primo incontro con gli amici della giornata. Le coppie si formano e si affermano, si fanno i piani per la giornata, ci si racconta la serata ("Ho bevuto: 2 birre, 1 vodka, ..."), spesso si ripassa. Alla sera gli ultimi autobus verso mezzanotte sono chiaramente, per gli *under 20*, una prosecuzione della serata — con una energia che mi ritrovo a invidiare. Il problema è che se al mattino gli autobus diventano un carro bestiame scompare anche questo luogo di ritrovo, e se le corse notturne vengono tagliate la vita serale diventa privilegio di quelli che hanno un mezzo di trasporto. È quindi naturale che la frazione di questi studenti/ragazzi che partecipa alle varie "onde" anti Gelmini di turno abbia esteso la propria azione politica al diritto alla mobilità urbana, partecipando alle iniziative di protesta e creandone di proprie. Le altre due categorie congruamente rappresentate sono ovviamente gli anziani e gli immigrati, categorie peraltro fortemente interagenti, con tutto lo spettro di emozioni tra il razzismo ("Non spinga, non siamo mica in Africa!") e la simbiosi affettuosa che apparentemente a volte si instaura tra anziano e badante. Le reazioni dell'anziano al peggioramento dei mezzi di trasporto dipendono fortemente dagli schemi acquisiti durante i decenni precedenti — si va anche qui dal "Ho fatto la guerra per questo paese di merda e il governo mi tratta così, come una bestia!" a chi, discutendo con il conducente per i disservizi, conclude: "Sono contenta che vi licenzino!". Non si osservano reazioni specifiche ben delineate neanche per la comunità migrante (che a Genova vuol dire soprattutto latinoamericana). Ma, nella mia esperienza, piuttosto che perdersi in chiacchiere o piccole lamentele i migranti preferiscono stare defilati fino a che non si

raggiunge una situazione veramente critica e a quel punto li si può veder agire compattamente — e se i tagli continuano a colpire i collegamenti ai quartieri periferici dove risiedono le comunità più numerose...

Sappiamo che gli studenti e i migranti sono una parte particolarmente rappresentativa dell'insieme precario — ma gli altri? Oltre a me quanti sono i trentenni co.co.pro. che prendono l'autobus a Genova? Abbastanza. Nel mio istituto di ricerca, contando le navette metro-stazione-lavoro, almeno un quinto dei ricercatori prendono i mezzi per raggiungere il posto di lavoro — e data l'estrema scomodità (almeno quaranta minuti e un cambio partendo dal centro della città) la percentuale è alta. È vero d'altro canto che spesso i luoghi di lavoro delle grandi masse di precari (non solo i centri di ricerca, ma i *call center*, gli ipermercati e il resto della grande distribuzione) sono così lontani da tutto e da tutti che spesso il mezzo pubblico non è una opzione compatibile con la vita cittadina. A questo si aggiunga il problema dei turni precari che sono ben diversi dagli orari di lavoro Lun-Ven 8-17 dell'impiego "classico" su cui è impostato il trasporto pubblico. Quali mezzi pubblici per i camerieri che fanno chiusura, per i magazzinieri di Ikea che sistemano tutto all'alba, per chi tiene le Coop aperte di domenica, per chi non ha un orario ufficiale ma ha il contratto in scadenza e quindi finisce di lavorare "per scelta" quando i Tg sono già iniziati? E infine i multi-lavori *part time*: supplente nella scuola di provincia al mattino, assistente di esami in centro al pomeriggio, commessa a Decathlon a Ponente e poi un volantaggio a Levante. Come è gestibile una vita così con gli autobus che passano ogni venti minuti più un'altra mezz'ora per arrivare?

La mia sensazione è che spesso i precari si rivolgano a malincuore al mezzo privato (motorino in primis, visto che la conformazione di Genova rende la vita dura ai ciclisti) perché il livello di efficienza dei mezzi pubblici è tale da non consentire altrimenti e anche perché dopo gli ultimi aumenti il risparmio legato all'utilizzo dei mezzi è decisa-

mente ridotto. Una volta di più, quindi, piuttosto che una lotta di difesa, sarebbe necessaria una lotta per conquistare i mezzi pubblici. Per adesso almeno c'è, come vedremo, un movimento contro i rincari e i tagli, resta da immaginare poi cosa succederà.

Questa è solo la mia esperienza di utente degli autobus da ricercatore precario a Genova. Nei paragrafi successivi prenderemo una prospettiva più ampia e vi racconteremo come la giunta genovese ha lasciato degradare la situazione fino a questo punto, ma soprattutto proprio come i lavoratori e i cittadini, per una volta in comunicazione, stiano cercando di affrontare la situazione.

Il bene comune e il Comune di Genova

Che precarietà faccia rima con mobilità non è un semplice dato lapalissiano, e non è solo un adagio fornito dai signori con la poltrona, ma una scomoda evidenza per milioni di lavoratori che sui mezzi pubblici sono costretti a passare anche quattro ore al giorno — logicamente non retribuite — e che come unica certezza hanno quella di dover pagare biglietti o abbonamenti; questi sì, “a tempo indeterminato”.

Mezzi pubblici, dicevamo. Il trasporto pubblico è essenziale per una città che vuole assicurare il diritto alla mobilità, ridurre i consumi energetici e rendere l'aria respirabile, disincentivando l'utilizzo di mezzi privati. Amt e Comune di Genova amministrano un bene comune, e dovrebbero assicurare un servizio sicuro, ecologico e accessibile a tutti. In realtà, la pessima e a dir poco non trasparente gestione di Amt degli ultimi dodici anni ha prodotto come servizio alla comunità una progressiva riduzione delle corse, un'impennata dei prezzi di biglietti e abbonamenti, numerosi tagli al personale, un deterioramento delle condizioni di lavoro nonché dell'utenza e una situazione economica aziendale a dir poco disastrosa. Come far fronte a questa emergenza?

Il CdA di Amt, dopo aver aumentato del 25% il prezzo del biglietto, ha tentato di mettere gli uni contro gli altri lavoratori e utenti, ponendo ai primi la condizione del taglio dei servizi per ottenere il pagamento degli stipendi nonché, forse, un ridimensionamento dei 400 esuberanti, e semplicemente ignorando i diritti dei secondi; questa noncuranza si traduce nell'assenza, durante le ore serali, di corse per le zone collinari della città e nella penuria di bus per gli altri quartieri.

Meno posti di lavoro e meno tutelati; meno servizi ai cittadini, i quali sono costretti a spendere sempre di più. Tutto con il beneplacito del Comune. Questo, lo sappiamo, è ciò che accade quando si dà via libera alla privatizzazione; bisogna però dire che Genova, nel privatizzare, si è davvero distinta.

Genova città dei record

L'entrata dei privati nell'azienda dei trasporti pubblici genovesi, voluta nel 2004 dalla giunta Pericu (centrosinistra), era stata sbandierata come la soluzione ai problemi dell'Amt, vale a dire l'unica alternativa al fallimento. Con l'ingresso della compagnia francese Transdev, in quota 41% — mentre il Comune di Genova rimane socio di maggioranza al 59% — Genova ha tagliato per prima il traguardo, tra le città italiane, nell'aprire la propria azienda di trasporto pubblico metropolitano ai privati (1° record). Nonostante le conseguenze canoniche della privatizzazione si siano manifestate puntuali come orologi svizzeri regolati sulle passeggiate di Kant — con tagli al personale, esternalizzazioni a cooperative e riduzioni di stipendi nonché della qualità del servizio — nel 2010 la situazione finanziaria viene presentata dal CdA tragica almeno quanto sei anni prima. A completare il quadro sopraggiunge però una nota poetica: “privatizzazione, infatti, fa rima con cassaintegrazione”.

Come riportano i lavoratori Amt, si tratta “di un altro record [il 2°]: per la prima volta la cassa integrazione verrebbe introdotta nel settore di trasporto pubblico locale e ciò grazie a un accordo siglato da Cgil, Cisl, Uil, Faisa e Ugl, e naturalmente dal Comune, rappresentato da Pissarello, vicesindaco con delega ai Trasporti e dalla Regione, tramite Enrico Vesco, Assessore ai Trasporti (dei Comunisti italiani...), il quale ci ha detto che di soldi per il trasporto pubblico locale non ce ne sono, ma grazie al suo impegno è riuscito a trovarne per finanziare la cassa integrazione! Insomma non ce n'è per farci lavorare, ma ce n'è per mandarci a casa”.

Un piano che “avrebbe dovuto essere approvato dai lavoratori mediante un *referendum* interno indetto dagli stessi sindacati firmatari. Il paragone con Mirafiori è automatico — almeno sul piano del metodo. ‘L'alternativa all'approvazione del piano’ — è stato spiegato — ‘è la chiusura dell'azienda’. Inoltre, sui giovani assunti con contratto a tempo determinato di due anni, che svolgono le stesse mansioni degli

altri autisti ma con meno riposi e stipendi più bassi, pesava il timore di non essere riconfermati. In questa situazione, gruppi di lavoratori delle varie rimesse decidevano di ‘scavalcare’ i sindacati e autorganizzarsi, indicando assemblee per tentare di bloccare questo percorso che a loro giudizio non avrebbe risolto nulla e anzi avrebbe ucciso definitivamente la logica del servizio pubblico”. La tenacia e la resistenza dei lavoratori Amt hanno avuto ragione sui ricatti neoideologici in stile Mirafiori: il *referendum* infatti è stato ritirato e la trattativa riaperta per cercare altre soluzioni.

Purtroppo invece, gli utenti dei mezzi pubblici non hanno potuto far nulla per evitare l’aumento del prezzo del biglietto che, raggiungendo quota 1,50 euro, guadagna il primo posto tra i più cari d’Italia (3° record). Inoltre, se il biglietto è aumentato di ben 30 centesimi, il prezzo degli abbonamenti, anche per le fasce deboli, è cresciuto in proporzione. Ma riconosciamo che queste sono bazzecole, se confrontate con il giro, davvero poco chiaro, di milioni di euro che ha avuto luogo al momento della privatizzazione.

Cattive compagnie

Ricostruiamo in breve la storia della privatizzazione a partire da frammenti presi dal principale giornale genovese, il *Secolo XIX*, sicuramente non ostile alle giunte di centrosinistra che nell’ultimo decennio hanno governato Genova, e dalla buona vecchia *Repubblica* (edizione genovese) che di nuovo non è tacciabile di aggressività nei confronti delle giunte Pd. Solo due premesse: 1) non siamo giustizialisti — non è stata emessa nessuna condanna nei confronti di nessuno e non saremmo certo noi ad emetterne, vogliamo solo mostrare quanto è intricato il rapporto tra pubblico e privato nell’amministrare un bene comune; 2) ci focalizziamo sul livello cittadino consci che i danni fatti a livello locale si sommano a quelli fatti a livello nazionale, a partire dai tagli dell’ultima finanziaria.

Detto ciò, cominciamo dalla fine, dal *Secolo XIX* del 26 gennaio 2011:

La procura regionale della corte dei Conti ha concluso ieri mattina il processo sul caso Amt-Ami, chiedendo la condanna dell'ex sindaco di Genova, Giuseppe Pericu, e dell'ex assessore al Personale, Giovanni Facco, al risarcimento al Comune di 2,2 milioni di euro, e la condanna a 70 mila euro di danni a ciascuno degli ex membri e dirigenti del consiglio di amministrazione di Ami, Michele Dino Carbone, Angelo Sani, Giovanni Battista Seccacini, Marco Vezzani (ex amministratore delegato). [...] Tutti personaggi di primo piano nel mondo manageriale pubblico non solo genovese.

Con caso Amt-Ami si intende la scorporazione del servizio di trasporto pubblico genovese in una *bad company* completamente pubblica (Ami) che si occupasse di manutenzione e rimesse e prendesse tutti I debiti, e in una compagnia che si occupasse direttamente della rete di trasporti (Amt) da vendere in parte ai privati e che alla fine fu comprata da Transdev al 41%. “Ma è lo stesso meccanismo dell’Alitalia!”, si dirà, e infatti “alcuni professionisti sono gli stessi che hanno collaborato a distanza di tre anni alla privatizzazione di Alitalia” (*Secolo XIX* 17 dic. 2008). E cosa hanno fatto di male questi professionisti e personaggi di primo piano per attirare l’attenzione della giustizia?

Per la Procura della Repubblica, che sullo smembramento genovese ha aperto un’inchiesta penale tutt’ora in corso e condotta dal pm Francesco Pinto, si trattò d’una “truffa ai danni dello Stato”.
(*Secolo XIX* 26 gen. 2011)

Le stime sull’entità della truffa sono due:

La decisione del procuratore generale [della Corte dei Conti] Luciano Coccoli è stata quella di mandare a giudizio 15 persone seppur con posizioni differenti. Si svolgerà, quindi, il processo per danno erariale [...]. Il presunto danno che avrebbero provocato alle casse dello Stato con la scissione di Ami, definita dalla magistratura contabile una “*bad company*” in netto anticipo sulla vi-

cenda Alitalia, ammonterebbe a 9 milioni e mezzo di euro.

(*Repubblica* 26 mar. 2010)

Ma le stime dell'indagine del pm Pinto sono diverse, infatti,

mentre la Corte si occupa esclusivamente degli eventuali danni all'amministrazione, la procura focalizza gli "indebiti vantaggi" patrimoniali, il 'favore' ingiusto che si sarebbe potuto concretizzare girando ai privati solo il 'buono' [...] Tradotto in cifre: 40 milioni di euro i passivi via via ripianati da Tursi e altri 30 in meno per la 'svendita' della rimessa di Boccadasse, oggetto di un altro filone di accertamenti.

(*Secolo XIX* 17 dic. 2008)

In totale 70 milioni di euro indebitamente trasferiti dal pubblico al privato. Vediamo quali sono le due storie. Prima di tutto i milioni di euro di aiuti extra-contratto del pubblico al privato si scoprono essere potenzialmente 65 e non 40. Ricordiamo che l'Ami (pubblica) si occupa della manutenzione degli autobus dell'Amt (semi-privatizzata). Bene, il comune decide che l'Ami farà manutenzione concedendo un generoso sconto di 65 milioni di euro.

La bozza dei contratti intercompany — vale a dire i pagamenti di Amt (azienda semiprivata) in favore di Ami (azienda pubblica) per le manutenzioni dei bus — datata 2004 delinea una crescita costante: 158 milioni di euro in sei anni, più altri 28 milioni per gli affitti. Un trend al rialzo, che parte dai 22 milioni (teorici) per il 2005 e arriva ai 28 milioni (sempre teorici) del 2008. Una previsione che, improvvisamente, viene ribaltata. In Amt entra per il 41% la francese Transdev e da ora in avanti, siamo a inizio 2005, riparare i mezzi e gestire le rimesse (ovvero i servizi affidati alla società pubblica Ami) vale sempre meno. È il Comune, con un diktat al consiglio di amministrazione di Ami in cui s'impone la revisione delle cifre, a stabilire ribassi ripetuti. In un caso li dispone sfoderando accordi retroattivi, dopo che i contratti per l'anno successivo erano già stati approvati e basati su parametri

più favorevoli al “pubblico”. In sostanza: a un certo punto Ami imposta il suo bilancio pensando di ottenere la cifra che gli aveva assicurato per iscritto il Comune. Ma lo stesso Comune, due mesi dopo, dice che i soldi saranno meno. Penalizzare l’azienda interamente pubblica era l’unica strada percorribile per preservare il funzionamento dei bus? La contropartita dei privati è stata adeguata? Perché il buco della società comunale, che doveva progressivamente chiudersi, si è invece trasformato in una voragine? L’acquirente straniero è stato favorito troppo? Sono le domande alle quali cerca di rispondere in queste ore il pubblico ministero Francesco Pinto. [...] dopo un percorso ben più tortuoso del previsto, il 2 gennaio 2006 il management della pubblica Ami apprende in via ufficiale, e con il via libera del Comune, che dalla semiprivata Amt incasserà in sei anni non più di 93 milioni (65 in meno della bozza originaria). (Secolo XIX 30 gen. 2009)

C’è poi la questione Boccadasse. Per chi non ci fosse mai passato Boccadasse è lo stupendo quartiere sul mare dove i genovesi vanno a prendere il gelato la domenica, che ha il suo centro in una spiaggia piena di *creuze de ma* e nella contigua piazzetta piena di barche colorate da piccola pesca. Il tutto molto vicino al centro della città. Non lontano c’è una rimessa di autobus che nello scorporamento finisce ad Ami. Cosa può fare il pubblico con un bene immobiliare in una zona eccezionale? Venderlo ai privati rimettendoci e pagandoci pure sopra l’affitto, pare.

La cessione venne decisa nel gennaio 2006. Siccome Tursi non poteva venderla direttamente, la rimessa fu a sua volta ceduta alla società Tono Due, controllata da Spim, il cui capitale è interamente del Comune. L’acquisto fece incassare ad Ami 11 milioni e 800 mila euro, cifra che gli addetti ai lavori giudicarono da subito bassa, essendo Boccadasse zona di grande pregio abitativo. Tant’è che quando Tono Due la (ri)vendette alla cooperativa Abit-Coop-Primo Maggio, che intendeva costruirvi appartamenti e parcheggi, incassò 33 milioni e mezzo di euro. È vero che ad Ami

andò una “provvigione” sulla seconda vendita, ma a giudizio delle Fiamme Gialle (del caso si occupano i militari del nucleo tutela spesa pubblica) è comunque bassa. [...] viene quantificato in 30 milioni il danno complessivo arrecato dall’operazione. Ma perché, se sarà confermato che il prezzo era effettivamente troppo basso, ci si è mossi in quel modo? Per aiutare chi?

(*Secolo XIX* 21 ott. 2008)

Il danno non è dovuto solo al mancato guadagno nella vendita dell’immobile, ma anche al fatto che, a partire dalla vendita dell’ottobre 2006, gli autobus rimangono nella rimessa e Ami deve pagare 160.000 euro di affitto al mese (cfr. *Repubblica* 1° mar. 2008). La compagnia pubblica Ami si svena quindi su due lati contemporaneamente. Il suo destino è segnato.

Il consiglio di amministrazione, dopo un anno e mezzo di trattative, nel novembre 2007 “prende atto” dell’impossibilità di rimanere in vita. Di lì a pochi mesi, Ami verrà messa in liquidazione e i suoi lavoratori in parte ‘riassorbiti’ da Amt a nuove condizioni.

(*Secolo XIX* 30 gen. 2009)

Il tutto si è quindi risolto in una ristrutturazione e una svendita. Qual è il motivo per aver svenduto il pubblico al privato? Secondo l’autodifesa di Pericu

“Con la privatizzazione di Amt il debito da mille miliardi di lire che si era accumulato in passato, si è finalmente bloccato e sta regredendo. E poi con quell’operazione siamo riusciti a fermare il dilagare della politica con la ‘p’ minuscola, quella che con le sue interferenze creava confusione e influenzava negativamente l’attività della macchina operativa.”

(*Repubblica* 26 mar. 2010)

È purtroppo verosimile che nell’ex sinistra si creda sinceramente che il mercato vada liberato dalle influenze politiche con ogni mezzo ne-

cessario, anche con aiuti del costo di decine di milioni di euro di beni pubblici. Ma secondo il *Secolo XIX* (17 dic. 2008) fanno parte dell'indagine anche alcune consulenze del Comune quindi almeno alcuni degli attori — forse i famosi professionisti/personaggi — potrebbero aver avuto interesse privato nel consigliare al Comune di procedere in questo modo. Ne sapremo di più quando sarà terminato anche questo ramo dell'indagine.

Rimane una domanda. Se non ci fossero stati questi (diciamo presunti) favori al privato, quale sarebbe la situazione di Amt e del Comune di Genova? La stessa che costringe adesso a nuovi tagli, nuovi rincari e nuovi licenziamenti?

E inoltre: che fine ha poi fatto la rimessa di Boccadasse? Dopo 20 mesi (e 3.2 milioni di euro di affitto) gli autobus sono stati trasferiti. Al loro posto,

un giardino che degrada verso il mare, profilato da un edificio a corte. [...] È il nuovo progetto che l' architetto svizzero Mario Botta [un *archistar*: ha firmato dal Mart di Rovereto e Trento alla cattedrale di Evry, dalla sinagoga a Tel Aviv alla torre Kyobo a Seoul] ha preparato per il complesso residenziale che prenderà il posto dell'ex deposito dei bus: il sindaco Marta Vincenzi ne ha già visto il plastico. (*Repubblica* 24 gen. 2009)

Se questo è stato un *excursus* all'interno delle vicende che contraddistinguono i rapporti tra pubblico e privato, e che quindi trascendono la possibilità di azione e di scelta dei comuni cittadini, ci è servito per risalire a buona parte delle cause che hanno condotto ai disagi nel servizio trasporti genovese. Al di là delle eventuali conseguenze giuridiche relative ai fatti menzionati, è stato importante mostrare come gli effetti di una inadeguata gestione di un servizio ricadano sulla qualità delle nostre condizioni, dei nostri lavori e, in sostanza, delle nostre vite. "Il pubblico e il privato corrompono ciò che è comune", ci dicono Negri e Hardt: come dargli torto?

Ticket crossing

Ritorniamo ai problemi relativi all'utenza degli autobus, che coinvolgono direttamente decine di migliaia di precari, pensionati e studenti genovesi. Inutile dire che sarebbe necessario un ripensamento complessivo delle politiche di mobilità cittadina, il quale incentivi il trasporto pubblico rendendolo gratuito, per tutti coloro che non possono permettersi di pagare un abbonamento, e sostenibile per chi boccheggia a pelo della soglia di povertà: dunque un servizio autenticamente pubblico, finanziato dalla collettività in maniera proporzionale al reddito. Ma in questo articolo dei Quaderni di San Precario non possiamo inoltrarci in piani di redistribuzione delle risorse comparabili con il diritto al lavoro degli autisti Amt.

Il tempo è denaro: dimostra di saperlo bene Amt quando aumenta il biglietto di 30 centesimi (l'ultimo aumento era dell'anno scorso) "offrendo" 10 minuti in più di corsa. Chi la precarietà a Genova la vive sulla propria pelle — e nelle pieghe del portafoglio — dimostra però di conoscere ancor meglio le sfumature del famoso detto rockfelleriano, offrendo i restanti minuti inutilizzati del proprio biglietto ai potenziali e quotidiani utenti dei trasporti pubblici, sperando di riceverne altri al momento opportuno — cioè alla corsa successiva. *Ticket crossing*, letteralmente scambio di biglietti, un po' come il già conosciuto *book crossing*, ma politicamente più scorretto, perché più incisivo. Questa pratica, infatti, riassume bene il senso critico che un cittadino dovrebbe avere nei confronti di chi, amministrando un bene comune, lo piega alle esigenze del privato o alle derive paraclientelari della politica. Si tratta pertanto di una riappropriazione di ciò che, prima ancora di qualsiasi altro elemento della vita sociale, è condiviso e quindi in comune: il tempo.

Se ci si trova quotidianamente divisi, isolati, per via dei ruoli, dei lavori e degli impegni che scandiscono le nostre esistenze, il tempo scorre comunque per tutti inesorabilmente — per l'anziano come per il giovane immigrato, per il precario di ogni età come per lo studente, per il

conducente dell'autobus come per chi va a trovare un parente all'ospedale. Pensare che ognuno abbia un tempo diverso da quello degli altri rischia di essere la più grande rimozione politica di questi anni, se è vero che tempo di vita e tempo di lavoro tendono a coincidere. Una cosa infatti è la temporalità soggettiva — ovvero come io mi rapporto al tempo e mi organizzo di conseguenza — e un'altra è il tempo sociale, sul quale si basano i salari, i prezzi degli affitti (di case, dvd, campetti da calcio, ecc.) e dei servizi, di cui il biglietto dell'autobus rappresenta in questo caso l'esempio principe.

Ora, il *mio* biglietto resta mio fino a quando ne ho bisogno per spostarmi da un posto a un altro, in un tempo x che, con buona pace dei filosofi esistenzialisti, mi appartiene. Ma quando lo spostamento necessario è avvenuto, la porzione di tempo rimanente che il biglietto conserva *di diritto* non mi serve più *di fatto*, e si consegna virtualmente alla comunità: quel tempo in più ritorna ad essere comune. Certo, solo virtualmente, e dunque "è tempo sprecato" per l'utente e *bonus* di plusvalore per l'azienda dei trasporti — siamo o no nel postfordismo? A meno che non si trovi il modo di attualizzarlo, permettendo alla persona y di appropriarsene: *ticket crossing*.

In sintesi, il *ticket crossing* è una pratica di resistenza dal basso messa in atto dagli utenti contro gli aumenti e per la difesa del trasporto pubblico — in quanto mette a nudo le contraddizioni della gestione privatistica di Amt (aumento "folle" del biglietto e taglio indiscriminato delle corse). Si tratta dunque di una sorta di "ecologia del tempo" che ci permette di riflettere attivamente su come contrastare gli effetti della precarietà, senza attendere in eterno il ruolo legislativo di partiti e amministrazioni comunali. Prendere coscienza della possibilità di riappropriazione di pratiche di resistenza, e della necessità di spezzare l'isolamento al quale crisi e precarietà sembrano consegnarci, è ciò che cerca di promuovere il nodo genovese di Uniti contro la crisi (rete di precari, studenti, collettivi politici, centri sociali, movimenti per i beni comuni, immigrati, sindacati, con a cuore il problema del lavoro). E

ha incominciato a farlo con il *ticket crossing*, riscuotendo un discreto successo, tanto nell'operazione in sé — visto che alcuni genovesi hanno incominciato a praticare il consumo "in comune" di biglietti — quanto nell'apertura di uno spazio di confronto e di condivisione dei problemi tra gli autisti e gli utenti. A ben guardare, è proprio l'unione la risposta, non solo alla crisi economica e non soltanto alle strategie di Amt, ma al tempo sociale, che è sempre più tempo della precarietà — del lavoro, dei servizi, della vita in generale.

In concreto, come si effettua il *ticket crossing*? Innanzitutto, questa pratica si muove sul filo della legalità, senza però debordarla. I *ticket crosser* conservano infatti il biglietto "per tutta la durata del viaggio". Una volta giunti a destinazione essi non "cedono" il biglietto (il che sarebbe illegale), ma semplicemente scelgono di "gettarlo" non nei rifiuti comuni, ma in appositi contenitori creati da volenterosi *supporter* della condivisione, dove altri utenti potranno riciclare il biglietto per usufruire dei minuti di validità restanti. Non trattandosi di un'azione da anime candide, come il *book crossing*, ma semmai da coscienze critiche, era politicamente prevedibile che Amt alzasse la voce, affermando che il *ticket crossing* fosse illegale, e disponendo di conseguenza ai controllori di rimuovere o sabotare le bottiglie di plastica che, appese nei pressi delle fermate, erano (e sono tuttora!) utilizzate per lo scambio dei biglietti ancora in corso di validità.

Ultimi dispacci

La storia che vi raccontiamo non è ancora finita, anzi, è in continuo movimento. Bruno Lombardi, rappresentante di Ratp nel consiglio d'amministrazione di Amt — che aveva simpaticamente dichiarato nella conferenza di presentazione del piano Amt solo tre settimane fa

Noi siamo qui per guadagnare, non per perdere quattrini. A breve cominceremo un'attenta valutazione dei conti di Amt. Se a settembre scopriamo che non è possibile riassetare il bilancio dell'azienda, ce ne andiamo (Secolo XIX 7 mar. 2011) —

si è subito dimesso e al 25 marzo Amt sta cercando un successore. Le mobilitazioni dei sindacati “maggiori” hanno portato all’apertura di un tavolo di trattative il 22 marzo. La conclusione delle trattative (che dovrebbero comprendere stabilizzazioni, miglioramenti dei turni) sarà sottoposta a *referendum*. Intanto le mobilitazioni dei lavoratori autorganizzati e i *bus mob* degli utenti continuano — Amt per correre ai ripari valuta una diminuzione del biglietto (su alcune tratte) a soli 50 centesimi (cfr. *Repubblica* 23 mar. 2011).

La storia continua, rimanete a bordo...

E PARLATE AL CONDUCENTE!

* Ringraziamo i lavoratori Amt e i soggetti di Uniti contro la crisi, che hanno fornito materiali per questo contributo.