

# Salvataggio Amt ecco chi paga il conto

## A rischio i fondi destinati alle riqualificazioni dei quartieri

DANIELE GRILLO

SUL PIATTO della crisi di Amt e dell'intero mondo del trasporto pubblico ligure potrebbero finire i lavori, non ancora appaltati, del cosiddetto Por di Pra' (anche se su questo punto, all'interno della stessa giunta Doria paiono misurarsi pareri contrapposti). Altri denari, la Regione, li raschierà anticipando 16 anni di finanziamenti per investimenti sul parco mezzi. Altri soldi ancora, De Ferrari li prenderà dagli ex fondi Fas, oggi Fondo sviluppo e coesione (Fsc), una partita però ancora tutta da articolare. Denari, questi ultimi, da sempre dedicati allo sviluppo del territorio, e cioè ad innovazione, promozione del sociale, sanità e via dicendo (con i Fas la Regione ha ad esempio contribuito, in passato, alla costruzione del metrò o del progetto Erzelli), ma che ora potrebbero essere dirottati a garantire la sopravvivenza del sistema del trasporto pubblico.

Nulla si crea, nulla si distrugge, tutto si trasforma. Non poteva, la legge della materia, risparmiare quanto di più materiale al mondo esista, e cioè i soldi. E allora viene da chiedersi di quale materia sia fatto il "coniglio" tirato fuori all'improvviso dal cilindro della Regione, capace di togliere le castagne dal fuoco al sindaco Marco Doria inventandosi un tesoretto da decine di milioni di euro per acquistare alcune centinaia di nuovi mezzi e sciogliere, almeno in parte, le tensioni delle ormai celebri "cinque giornate" di Bus Selvaggio. Ebbene la spiegazione non si trova nel pelo del coniglio, bensì nel cilindro. In parole più dirette: dove prenderà, la Regione Liguria, i denari destinati all'acquisto di nuovi mezzi? A quali altri

progetti toglierà questi soldi?

Nel pentolone preparato dal presidente Claudio Burlando, dall'assessore al Bilancio Sergio Rossetti e dai tecnici della finanziaria Filse finisce un po' di tutto. Stando alla promessa della Regione, in Liguria Amt e le altre imprese di trasporto potranno beneficiare di un fondo straordinario capace di coprire l'acquisto di circa 380 nuovi autobus tra grandi, piccoli e medi. Stimando il costo medio dei mezzi in circa 220 mila euro, il calcolo complessivo sul numero oggetto dell'annuncio della Regione (anche se non è mai stato quantificato l'ammontare del "tesoretto") porta al risultato di circa 83 milioni di euro. La Regione, però, si accontenterebbe di metterne sul banco molti meno, e cioè tra i 60 e i 70 milioni, confidando di riuscire comunque nell'intento di portare a casa i quasi quattrocento mezzi promessi attraverso i ribassi d'asta.

Ma come si costruisce il monte dei finanziamenti previsto? I primi 17 milioni e mezzo, al momento, rappresentano dell'intera "promessa" l'unico punto fermo. Verranno

anticipati da Filse, sono dedicati esclusivamente all'azienda genovese di trasporto, Amt, e fanno parte di un fondo già esistente riservato all'acquisto di nuovi mezzi. «In pratica - spiega Rossetti - anticipiamo, tutti e subito, contributi spalmati su 16 anni». Poi ci sono i Por, i progetti con validità 2007-2013 studiati per recuperare, attraverso progetti compositi, specifiche aree del territorio regionale. In base a quanto risulterebbe ai tecnici della Regione,

da questa voce si potrebbero recuperare circa 5 milioni di euro di soldi non ancora spesi. La Regione propone ai comuni, e specificatamente al Comune di Genova, di dirottare questi finanziamenti sul trasporto pubblico, promettendo di recuperare i cantieri "sacrificati" nel prossimo programma di finanziamento regionale, quello che dovrà replicare (sotto un altro nome) l'esperienza

dei Por dal 2014 al 2020. Sebbene il Comune di Genova non abbia ancora riflettuto in maniera definitiva sul tema, il problema che si potrebbe profilare è quello di uno stop dei cantieri non ancora avviati. Uno stop di almeno uno-due anni, per-

ché se anche queste iniziative venissero replicate nel nuovo programma di finanziamento, è chiaro che redigere un nuovo progetto porterebbe a inevitabili ritardi sull'esecuzione. Il Por di Pra', quello maggiormente in ritardo a causa del mutare del progetto in corsa, prevede la costruzione di una sorta di "parco lungo", contestato dalla cittadinanza preoccupata dalla creazione di una sorta di «autostrada a quattro corsie». Una parte consistente dei lavori previsti, circa 7 milioni, non verrà appaltata che nel 2014. Il problema è che vanno rendicontati entro il 2015, circostanza che pone più di un dubbio sulla possibilità di riuscire nell'intento ed evitare di perdere preziosi finanziamenti. A essere preoccupati, soprattutto, sono gli uffici della Regione, che proprio per questo hanno chiesto a Tursi di ragionare sul "dirottamento" dei fondi a beneficio dell'acquisto di nuovi



bus. Detto questo, deciderà il Comune di Genova, che per ora declina l'invito per timore - anzi certezza - di contestazioni dal Ponente.

Sui fondi di coesione, la novità consiste nel fatto che, prima, utilizzare i Fas per il trasporto pubblico era assai complicato. Quei fondi, infatti, erano unicamente destinati a sviluppo, innovazione, imprese e so-

ciale. Anche se non si conosce ancora la ripartizione tra le regioni di questi fondi, la giunta regionale si impegna già a destinare «30-40 milioni» di fondi Fsc alla causa del trasporto pubblico ligure. Una partita dai tempi incerti, però, che quasi certamente non si sbloccherà prima della metà dell'anno prossimo. In questo caso, apparentemente, questi soldi non vengono sottratti ad alcun progetto in corso. Ma saranno risorse in meno per le iniziative future di sviluppo e innovazione che fino ad oggi attingevano dai Fas. In ultimo, c'è la buona nuova della legge di Stabilità, nella quale è stato inserito un fondo di 300 milioni (in cinque anni) per il rinnovo dei bus. In Liguria, in virtù di questa scelta, potrebbero arrivare altri 5-7 milioni. Un'altra ipotesi che i tecnici di Filse stanno analizzando è quella delle risorse accaparrate da Genova attraverso la partecipazione ai bandi di Smart City. Il ragionamento parte dal fatto che sarà estremamente difficile, riuscire a realizzare progetti quali il sistema di teleriscaldamento di un pezzo della Valbisagno.

grillo@ilsecoloxix.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Una veduta dall'alto della fascia di rispetto di Pra'

## IL "TESORETTO"

**L'impiego dei fondi  
di sviluppo '14-'20  
ipoteca la possibilità  
di realizzare  
nuovi progetti**



# 60-70

**milioni di euro**

la quota di finanziamenti necessaria ad acquistare tra i 380 e i 400 nuovi bus promessi dalla Regione

# 17,5

**milioni di euro**

i fondi del già esistente contributo investimenti (Filse anticiperà 16 anni di spettanze)

# 5

**milioni di euro**

i fondi residui dei Por dirottabili (a discrezione di Tursi) dal progetto della riqualificazione di Pra'

# 30-35

**milioni di euro**

i finanziamenti che la Regione ha promesso di reperire tra i fondi di sviluppo (Fsc) 2014-2020

# 5-7

**milioni di euro**

la quota attesa dalla Liguria dal fondo per il rinnovo dei mezzi pubblici (Legge di Stabilità 2013)



**ABRUZZO**

**CHIETI**



È di quasi 12 anni l'età media del parco mezzi dell'azienda genovese Amt