

Autisti Actv: i più cari del Veneto

L'azienda veneziana spende di più anche per le bollette: il doppio rispetto alle altre

Marco Dori

MESTRE

Gli autisti Actv sono quelli "più costosi" di tutto il Veneto: circa 47mila euro all'anno (urbano ed extraurbano). E i "futuri colleghi" di Aps e BusItalia Rovigo? Prendono di meno: circa 45mila euro per Aps, 43mila BusItalia. Così la Regione è pronta a un altro taglio a 7 cifre e l'assessore Bergamo annuncia una stretta al personale e i dipendenti sono sul piede di guerra.

Per Actv, la primavera è iniziata nel peggiore dei modi. Si dirà: è da qualche anno che si ripete lo stesso andazzo, con la Regione pronta a sforbicare e gli altri sulle barricate, anche in tribunale. Alle porte c'è però un'altra mina vagante per l'azienda di trasporto veneziana: si tratta del costo standard, ossia il costo (o spesa) ideale di un servizio, in base al quale la Regione intende predisporre una ripartizione delle risorse diversa da quella storica, comunemente usata. L'obiettivo è risparmiare, o, come si dice in politichese, di ottimizzare le risorse a disposizione, nella speranza di livellare i costi sostenuti dalle varie aziende del trasporto pubblico. Per individuare i costi standard, la Regione ha istituito, quasi due anni fa, un'apposita Commissione Tecnica. Uno studio, presentato lo scorso 30 novembre alla Commissione, mette a confronto alcune importanti voci di spesa delle varie aziende del trasporto pubblico veneto, Actv compre-

sa. Per costruire il costo standard, i tecnici incaricati hanno dovuto raccogliere e aggregare molti dati, anche non omogenei, utilizzando questionari, bilanci e materiale proveniente dal ministero dei Trasporti.

Lo studio, che a novembre non era ancora del tutto concluso, mette comunque in evidenza come le due maggiori aziende venete, la veneziana Actv e la padovana Aps (da tempo si parla di una loro fusione, in partnership con BusItalia Rovigo), hanno eccedenze di costo sia nei servizi urbani sia in quelli extraurbani, risultando distanti dai costi standard. Questo cosa vuol dire? La peggiore ipotesi dice nuovi tagli, per giunta strutturali, ammesso che la Regione intenda applicare i costi standard ipotizzati dallo studio presentato in Commissione.

Lo studio è una vera miniera di numeri, in quanto mette a confronto le "voci di spesa" delle varie aziende di trasporto. Ad esempio, il settore Urbano ha un costo standard di 3,35/km. Actv ha un valore di 4,13 a km, con uno sfioramento di 0,74: Molto più contenuto invece il divario nelle tratte extraurbane, dove il costo standard di Actv (2,80/km) è poco distante dalla media (2,67/km).

Dalla comparazione si può ad esempio vedere come Actv spenda quasi il doppio delle sue "sorelle venete" per i costi di illuminazione e altre utenze dei suoi immobili: 1milione e 600mila euro contro, ad esempio, gli 800mila di Atv; o i 700mila di Aps, ma anche che l'azienda veneziana ha circa 95 "addetti officina" (contro, ad esempio, i circa 88 di Atv), con costi di manutenzione dell'officina di circa 4milioni e 200mila euro (Atv, ne spende meno della metà, 1milione

e 517mila, mentre Aps 1milione 600mila).

Per quanto riguarda il costo medio degli autisti (comprensivo di oneri sociali e accessori), secondo lo studio presentato alla Commissione Tecnica, si nota che il costo di un'ora di guida effettiva (comprese le soste brevi) ha per Actv un costo concorrenziale: circa 31euro all'ora (urbano), quando altrove il costo arriva anche a 33 o 35euro.

Come spiegano i tecnici che hanno elaborato lo studio, non è sempre detto che uno sfioramento dei costi standard sia per forza indice di inefficienza. Ad esempio, si legge tra le conclusioni, il livello retributivo più elevato nei grandi centri urbani è in parte giustificato dalle più onerose condizioni di servizio e in parte risultato del forte potere sindacale, senza dimenticare l'impatto sui costi della volontà di migliorare il servizio offerto o di un piano di forti investimenti.

Tuttavia, la conclusione dello studio presentato alla Commissione Tecnica, lascia pochi dubbi su che strada si dovrebbe servire: premiare con più risorse chi ha costi inferiori al costo standard e allo stesso tempo promuovere una progressiva riduzione dei costi nelle aziende che hanno sfiorato il punto di efficienza. Insomma, non un taglio netto, ma più un accompagnamento a un punto di efficienza per alcune voci di spesa.

Come possono le grandi aziende uscire indenni dalla mannaia dei costi standard? Forse, diventando più grandi. Una fusione tra aziende, soprattutto se pubbliche, è sempre visto dall'opinione come il rischio di creare un premiato "poltronificio", ma per i tecnici che hanno elaborato lo studio sui costi standard, ci sono dei margini di efficienza: aziende maggiori hanno infatti costi/km più bassi, quindi si dovrebbe risparmiare. In futuro si vedrà chi avrà avuto ragione.