

# Amat agli ultimi posti per produttività e ricavi

Il paragone con otto aziende del trasporto pubblico d'Italia mette in luce tutte le criticità. I numeri resi pubblici dal Comune

FILT CGIL

I dati si desumono dall'osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale istituito presso il ministero competente che tiene il polso della situazione su scala nazionale.

Giancarlo Macaluso

Il Comune punta tutte le carte sull'Amat per la gestione del trasporto integrato (bus e tram) in città. Ma a leggere la relazione allegata al contratto di servizio non c'è da stare molto allegri. Perché è sostanzialmente la stessa azienda di via Roccazocco ad ammettere i propri limiti attraverso una serie di tabelle di comparazione (*benchmarking*) con altre aziende italiane di trasporto pubblico nelle quali l'Amat risulta quasi sempre agli ultimi posti.

I dati che vengono forniti, in buona parte, si desumono dall'osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale istituito presso il ministero competente che tiene il polso della situazione su scala nazionale. Vero è che si prendono a paragone i dati risalenti al 2011, quando ancora questa amministrazione non si era insediata. Ma evidentemente è stato ritenuto un valore con un qualche significato di attualità.

I dati riguardano il confronto tra Amat ed altre otto tra le più grandi aziende del Paese che offrono, in gran parte, servizi prevalentemente urbani. Il rapporto tra i chilometri percorsi e gli addetti fornisce un primo indicatore di produttività: l'azienda con il miglior indice è l'Atc di Bologna (oltre 17.239 km per addetto all'anno), seguita dall'Atm di Milano (15.423) e dalla Gtt di Torino (15.043), in fondo alla "classifica" le due aziende del meridione, l'Anm di Napoli (9.398 chilometri per addetto) e l'Amat (9.697), entrambe con

## IL CONFRONTO CON LE ALTRE CITTÀ

	Km percorsi per addetto	Costi operativi per km (euro)	Costi operativi per addetto (euro)	Ricavi da traffico per addetto (euro)
<b>ATC-BOLOGNA</b>	<b>17.239</b>	<b>4,6</b>	<b>78.482</b>	<b>26.681</b>
<b>AMT-GENOVA</b>	<b>12.105</b>	<b>5,9</b>	<b>71.595</b>	<b>24.973</b>
<b>ATM-MILANO</b>	<b>15.423</b>	<b>5,0</b>	<b>77.181</b>	<b>35.082</b>
<b>ANM-NAPOLI</b>	<b>9.398</b>	<b>7,2</b>	<b>67.535</b>	<b>12.770</b>
<b>AMAT-PALERMO</b>	<b>9.697</b>	<b>5,8</b>	<b>56.295</b>	<b>6.772</b>
<b>ATAC-ROMA</b>	<b>14.063</b>	<b>5,6</b>	<b>78.883</b>	<b>20.921</b>
<b>GTT-TORINO</b>	<b>15.043</b>	<b>5,5</b>	<b>82.429</b>	<b>18.895</b>
<b>ARST-CAGLIARI</b>	<b>18.082</b>	<b>3,7</b>	<b>66.081</b>	<b>9.873</b>
<b>COTRAL-ROMA</b>	<b>22.482</b>	<b>4,1</b>	<b>91.500</b>	<b>14.247</b>

## I DATI, CHE RISALGONO AL 2011, SONO STATI ALLEGATI AL NUOVO CONTRATTO DI SERVIZIO

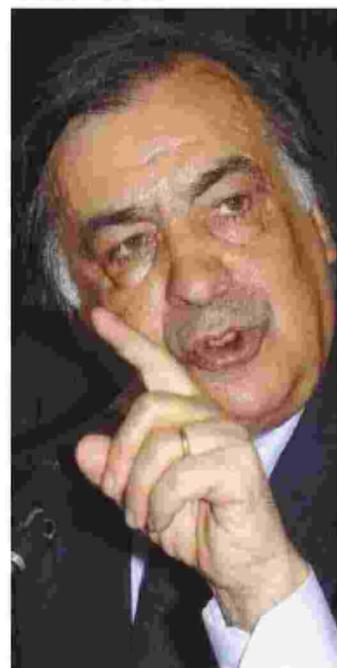
un indicatore che si attesta abbondantemente sotto i 10.000 chilometri annui.

Si legge nella relazione che «se si osservano poi il costo operativo per chilometro (4,6 euro per l'Atc, 7,2 euro per l'Anm, 5,8 per Amat), così come i costi ed i ricavi per addetto, è facile intuire che in una situazione, quale è quella italiana, di profonda crisi, bassa produttività e competitività, alcune "aree" del Paese sono or-

mai sull'orlo del fallimento e che non è più possibile rimandare serie politiche di ristrutturazione del settore».

Ogni anno Amat trasporta 74 milioni di passeggeri, la genovese Amt 154, l'Atc di Bologna 108, l'Anm di Napoli 116. I chilometri percorsi: Amat 16,6 milioni, Amt 29, Atc 37,2.

I ricavi da traffico sono da brividi. In generale, solo in pochi casi superano la soglia del 30 per cento, mentre «gli "altri ricavi" si diversificano, essenzialmente, in considerazione dei servizi "accessori" che gli enti pubblici affidano alle aziende (gestione della sosta tariffata, dei parcheggi di interscambio, car sharing, ecc.), nonché delle attività di vendita pubblicitaria, servizi per il turismo, eventi e così via». Nel caso specifico, i ricavi da traffico per Amat si



Il sindaco Leoluca Orlando

attestano al 10,3 milioni all'anno, peggio fa Napoli con 7,3. Questo sostanzialmente significa che necessariamente c'è una elevatissima dipendenza dalla contribuzione pubblica per fare funzionare queste aziende che altrimenti potrebbero rimettere in garage i loro mezzi.

«Questi dati che noi stessi rendiamo pubblici - spiega il sindaco, Leoluca Orlando - sono il frutto finale di un'operazione di accertamento della verità su una azienda che è stata sull'orlo del fallimento, che tutt'ora rischia gravi conseguenze per i continui tagli dei trasferimenti regionali. La riorganizzazione del servizio su gomma - conclude Orlando - insieme ai tanti servizi innovativi come il tram consentirà all'azienda di rilanciare la sua attività e quindi le sue finanze».