

Mobilità? *La parola* è un po' forte

Roma, Napoli e la Campania. Realtà in cui il trasporto pubblico locale (Tpl), tra bilanci in rosso e cattivi servizi, naviga in pessime acque. Le ragioni e i numeri della crisi, le proposte della Cgil

Roma

ANTONIO FICO

È la grande malata del trasporto pubblico locale; un'azienda che potrebbe avere un destino diverso, ma che sta sprofondando lentamente sotto una montagna di debiti che nessun cambio di amministrazione riesce quanto meno a intaccare. Dodicimila dipendenti, un valore di produzione stimato in oltre 1 miliardo di euro, l'Atac ha superato non senza onta gli scandali (Parentopoli, biglietti clonati) degli ultimi anni, ma il suo ingranaggio rischia di incepparsi di continuo, per una situazione finanziaria ai limiti del collasso. Ad ottobre, un pignoramento di 77 milioni attivato da Roma Tpl – il consorzio privato che gestisce in appalto alcune linee periferiche – per un contenzioso relativo al quadriennio 2006-2010, ha fatto temere la paralisi totale della municipalizzata dei trasporti: non c'erano i soldi per gli stipendi e il carburante e in mancanza di garanzie i fornitori avevano annunciato la sospensione delle vendite. Alla fine è intervenuto il Campidoglio a scongiurare il blocco.

È di questi giorni la discussione, in seno al consiglio comunale capitolino (il Comune è azionista unico), del piano che dovrebbe rilanciare sulla carta l'azienda di trasporti, ma che nella giunta sta generando più di un imbarazzo. Il cda guidato da Danilo Broggi ha messo nero su bianco la volontà di procedere a una raffica di rincari, per arrivare entro un triennio al pareggio di bilancio e provare a limare l'enorme debito consolidato della società, pari a 1,7 miliardi di euro, con una esposizione verso banche e fornitori che ammonta a quasi 800 milioni di euro. Ma il sindaco Ignazio Marino, già in difficoltà su altri fronti, ha fatto sapere che non ha nessuna intenzione di

aumentare il prezzo dei biglietti. Più possibilista il sindacato: "I rincari potrebbero essere necessari – spiega Stefano Monticelli, della segreteria Filt Cgil Roma e Lazio –, ma li accettiamo se legati a una strategia chiara, che ci dica da qui a tre anni dove andiamo e come trasformiamo il trasporto locale. Serve una vera svolta nella gestione dell'azienda, i tagli al costo del lavoro non bastano a imprimerla".

È nel complesso negativa la valutazione della Cgil sul piano industriale dell'azienda capitolina. Tema caldo, l'affidamento del servizio. "Vogliamo capire dal piano industriale – spiega Alessandro Capitani, segretario generale della Filt Cgil Roma e Lazio – se l'amministrazione è intenzionata a tener fede agli accordi che prevedono l'affidamento diretto del servizio fino al 2019, data in cui è prevista la liberalizzazione del comparto".

Come se ne esce? "Se effettivamente vogliamo voltare pagina – prosegue Capitani –, bisogna che nasca un'azienda regionale unica che si occupi di trasporto e manutenzione, con dentro Ferrovie dello Stato (di recente l'amministratore delegato di Fs Michele Elia si è detto pronto a rilevare quote dell'azienda, *ndr*), Cotral e Atac, capace di dare più servizio, migliorarlo e rivedere il sistema degli appalti".

Per arrivarci, il sindacato propone di creare un'agenzia regionale del trasporto, un polo manutentivo e un bacino unico per tutta la regione. "È una strada che stanno tentando altre

Regioni; una strada obbligata se si vogliono ridurre sprechi, e inefficienze" osserva Monticelli. Sul piatto, il sindacato si è detto disposto, in una lettera inviata ai vertici dell'Atac, a fare sacrifici, mettendo mano all'"agibilità sindacale" ed eliminando il turno ad hoc per i rappresentanti sindacali dell'organizzazione.

Ma qual è la situazione in cui versa l'azienda? È una ricerca della Filt Cgil e della Cgil Roma e Lazio, presentata a fine ottobre, a mettere in evidenza le enormi difficoltà dell'Atac, ma anche a sottolineare risorse e possibili vie d'uscita per la società di trasporti della capitale.

Negli ultimi tre anni l'azienda ha perso il 27% degli utili, nonostante i ricavi siano cresciuti dello 0,6%. Un paradosso? No, perché i costi, nel periodo compreso tra il 2011 e il 2013, sono saliti del 2,8%.

Tra le voci che hanno alzato i costi aziendali non vi è però quella imputabile alla forza lavoro, che invece è calata del 2,3%, pari a 12,6 milioni di euro. Se poi si guarda a ogni singolo lavoratore si scopre che, in media, sono andati in fumo circa mille euro di stipendi e compensi per addetto all'anno.

Si risparmia sui salari, ma anche sulle distanze percorse dagli autobus: complessivamente, in tre anni, bus e metro hanno fatto 13,1 milioni di chilometri in meno. Ma nonostante si viaggi meno, i risparmi se ne vanno in fumo per i

rincari del carburante (9,4%) e delle utenze (19,2%).

Drammatica la situazione del parco mezzi. Secondo il rapporto, mentre rimane lettera morta il piano per le energie sostenibili che avrebbe potuto abbattere i costi, gli autobus rimangono fermi per mancanza delle risorse necessarie ad acquistare i ricambi. In base alle stime (effettuate su una settimana tipo) nei depositi sparsi sul territorio comunale, circa un terzo degli autobus era indisponibile. Il record di autobus fermi lo ha fatto registrare il deposito di Montesacro, con tre vetture su quattro fuori uso. A Trastevere erano il 66% i mezzi fermi, mentre ad Acilia e a Porta Maggiore circa la metà delle vetture era bloccata ai box. Una penuria che si accompagna alla poco felice immissione in circolazione di alcune decine di mezzi elettrici: al momento sono quasi tutti fermi. Per il sindacato, la mancanza cronica di automezzi ha fatto perdere circa 11 milioni di ricavi, previsti nel contratto di servizio.

Per finire, un confronto tra Atac e Atm. Simile per dimensioni (stessi chilometri) e per volume di ricavi, l'azienda milanese dei trasporti consegue ben altri risultati e può vantare una solidità che l'omologa romana non mostra. Tanto per cominciare l'Atm ha un indebitamento fisiologico pari a un terzo dei debiti dell'Atac (580 milioni di euro contro 1,7 miliardi), e produce utili (+5 milioni Milano, -216 milioni Roma).

Le differenze di gestione tra le due aziende sono enormi. L'Atac, ad esempio, pur spendendo meno di Milano per stipendi e salari (46,5% contro 51,7), ricava dalle multe agli evasori appena 1,6 milioni di euro contro i 7,9 dell'Atm; non incassa penalità per i ritardi dei fornitori, a differenza dell'Atm che incamera circa 8,5 milioni; ma soprattutto spende di più per i dirigenti, che sono 81 contro gli appena 30 dell'omologa meneghina.

Differenze di stile? Ben altro. Se l'Atac lasciasse invariato il costo del lavoro - dice il rapporto -, avendo le stesse percentuali per gli altri costi di Milano, potrebbe risparmiare a regime 133 milioni di euro. Se poi - continua il documento - fosse rispettato il numero di chilometri contemplato dal contratto di servizio, si facessero pagare le penalità agli evasori come all'Atm e si imponessero multe ai fornitori ritardatari, e se Atac avesse lo stesso numero di dirigenti di Atm, si potrebbero riportare i conti in equilibrio, con un recupero in termini di costi e di introiti. •



FILT CGIL
ABRUZZO

“

Situazione finanziaria al collasso, quella dell'Atac. Ma le risorse e le vie d'uscita ci sono, dice la Filt Cgil. Chiave di volta del risanamento, un'azienda regionale unica che si occupi dei trasporti e della manutenzione

”

MICHELA APREA

Chissà se e quanto c'entra

Il **Ttip**, ovvero il Transatlantic Trade and Investment Partnership, il trattato in fase di negoziazione che impegna Usa e Unione europea nella creazione di un'immensa zona di libero scambio pronta ad abbracciare le due aree e – assicurano i suoi detrattori – a immolare democrazia e diritti in nome del dio mercato (vedi le pagine di apertura di questo numero, *ndr*). L'intento degli accordi sarebbe quello di "armonizzare" le rispettive leggi e regolamenti per rendere più fluido il libero scambio di merci e servizi; alias, di intervenire sulle norme ambientali, alimentari, sociali e del lavoro a favore della massima liberalizzazione delle merci e dei servizi, inclusi quelli pubblici ed essenziali, a partire da sanità e trasporti. È probabile che nel caso campano la trattativa euro-americana c'entri poco o niente, visto che già da tempo a Palazzo Santa Lucia (sede della Regione Campania) veniva manifestava la volontà di spingere l'acceleratore verso una prospettiva simile. A dire il vero, l'assessore regionale ai Trasporti Sergio Vetrella, sin dal suo insediamento, non ha mai mascherato l'intento di smantellare il sistema messo in piedi dal suo predecessore, l'ingegner Ennio Cascetta, e di procedere alla sostanziale privatizzazione del Tpl in Campania. Un obiettivo da lui strenuamente perseguito e fortemente contrastato nel corso degli anni dal sindacato che ora, favorito dai diktat europei, potrà presto vedere la sua realizzazione.

Perché l'operazione messa in piedi dall'esecutivo regionale è stata sollecitata proprio dall'Unione Europea. "Siamo primi in Italia" ha annunciato fieramente il presidente Stefano Caldoro. I primi a mettere a bando il complesso dei servizi di mobilità regionale. La nuova procedura contemplerà, naturalmente, la possibilità per tutte le aziende con sede europea di partecipare alla gara per l'assegnazione degli appalti. La Campania diventerà così un vero e proprio laboratorio di sperimentazione degli effetti della distruzione del sistema pubblico di trasporto locale. Si cambia marcia, mettendo sul mercato l'affidamento dei servizi regionali su ferro, gomma e via mare. Entro il 10 dicembre le aziende pubbliche o private interessate dovranno presentare tutti i documenti necessari a entrare nella white list dei soggetti accreditati a partecipare ai bandi effettivi. La Regione la chiama procedura di pre-qualifica, finalizzata ad accettare i requisiti minimi di capacità morale, economica e tecnico-professionale richiesti, lasciando passare per lo step successivo, quello della

lettera di invito, trasmessa esclusivamente ai soggetti ammessi a partecipare.

Il trasporto pubblico locale campano vale ben 5 miliardi e 336 milioni. Per il trasporto ferroviario, su rete Rfi, saranno messi a bando un monte annuo pari a 9.481.353 chilometri. Con un importo totale di base di gara pari a un miliardo e 600 milioni. Per i servizi su rete Eav (che comprende le reti di Circumvesuviana, Sepsa e Metro Campania Nord) il monte chilometri annuo è di circa 5.895.214 km per un importo base di 1.776.822.146 euro (più Iva). Per il trasporto su gomma il monte km totale è pari a 107.201.245 per un importo totale di base di gara di 2,2 miliardi (più Iva).

Altro nodo, quello del trasporto marittimo che prevede due lotti: il primo per la tratta Napoli-Capri, il secondo che comprende le destinazioni di Ischia e Procida. Nel primo caso le miglia marittime messe a bando saranno 150mila per una base di gara di 9 milioni (i porti investiti sono quelli di Napoli Beverello, Marina Grande a Salerno e Marina Grande a Capri); nel secondo sono previste 300mila miglia marine annue per una base di gara di 27 milioni di euro (l'affidamento dei servizi riguarda i porti di Napoli Calata di Massa e Beverello, Pozzuoli, Ischia Porto, Forio, Casamicciola e Marina Grande di Procida). Chi vincerà le gare – è possibile partecipare all'assegnazione di più lotti – si accaparrerà i servizi per dodici anni nel caso della gestione Rfi e Eav, nove per gli altri servizi.

Nove i lotti di gara, dunque – due per il ferro, cinque per la gomma, due per il mare –, per la riduzione da 135 a 10 aziende nel settore con la conseguente contrazione del numero dei 149 contratti in essere. Il principio che regolerà il ghiotto accaparramento e la sua successiva gestione sarà, inutile dirlo, quello dell'economicamente vantaggioso con buona pace di chi abita in periferia e in spetide località prive di interesse turistico e commerciale.

“È evidente e chiara l'operazione di svendita delle aziende pubbliche” afferma il segretario generale della Filt Campania Natale Colombo. Caldoro ha parlato di “rivoluzione”. Molto diverso il giudizio della Filt che definisce quello dell'esecutivo regionale “un progetto azzardato” rivendicando “ben altre strategie di programmazione e di rilancio del servizio in Campania”. “La politica dei trasporti regionale in questi ultimi anni è stata caratterizzata da una precarietà di fondo e dall'assenza di una visione di lungo periodo” denuncia Colombo.



Tante, troppe le aziende in uno stato di crisi profonda, con gravi ripercussioni sul diritto alla mobilità dei cittadini: a partire dalla Clp di Caserta, ferma a causa di un'interdittiva antimafia, dall'Anm, servizio di trasporto su gomma partenopeo, sommerso dai debiti nonostante il processo di accorpamento con le aziende Metronapoli (che gestisce la metropolitana collinare e le funicolari) e Metropark (che si occupa della gestione dei servizi di sosta e parcheggio), dalla Ctp (attiva nella provincia di Napoli) la cui situazione resta al collasso e rende necessaria l'immediata ricapitalizzazione.

Sembra avvicinarsi ad una soluzione positiva, per fortuna, la vertenza della Cstp, con la stipula del contratto di servizio tra azienda e Provincia, ed è rientrata la crisi della Sita Sud con l'ottenimento del riadeguamento tariffario da parte di quest'ultima. Resta invece tragica la situazione di Caremar. La società, controllata al 100% dalla Regione, è stata oggetto di un'operazione di vendita che ha visto l'affidamento del servizio, che consente ogni giorno a circa 5mila utenti di muoversi tra i sette porti del Golfo, alla cordata messa in piedi da Snav e Rifim Spa. Il ricorso presentato dalla Marworld ha determinato però l'annullamento della gara riportando la società in una sostanziale situazione di stallo.

“Il trasporto pubblico locale – commenta Colombo – va restituito alle comunità e va esercitato con i mezzi e le risorse adeguate. Invece, per quel che riguarda il parco autobus, ci troviamo di fronte a mezzi vecchi e inaffidabili. Il 23% dei mezzi ha più di quindici anni e il 27% oscilla tra i dieci e i quindici. Non sono migliori i dati relativi al materiale rotabile dove andiamo dai ventisei anni medi di utilizzo dei mezzi per l'ex Circumvesuviana ai trentasette dell'ex Metrocampania Nord/Est”.

“Non possiamo accettare – prosegue – che realtà come Ctp, Eavbus e Cstp siano abbandonate al loro destino perché gli enti proprietari di maggioranza sono stati cancellati dalla geografia politica del territorio o perché si intende svenderle come al solito ai privati”. Che spesso, avverte il segretario, e soprattutto in tempi di crisi come quelli attuali, “celano veri e propri interessi criminali, come nel caso di Clp”.

“Ci aspetta un lavoro lungo e faticoso che metterà a dura prova anche le nostre capacità di proposta e di confronto: le recenti fusioni societarie non possono realizzarsi solo con gli atti legali ma vanno concretizzate, seppur con la tempistica più adeguata, anche nei processi organizzativi dove vanno omogeneizzati orari e organizzazione del lavoro”.

“Occorre volontà, determinazione, serietà e buon senso – conclude Colombo –, iniziando da quanto di positivo è già stato concordato a partire dal Fondo regionale di sostegno per il Tpl che va reso esigibile attraverso l'erogazione delle somme certificate dall'Arlas”. •

**A Napoli
e nella regione
le prove generali
per la privatizzazione
del trasporto
pubblico locale?**
**Sembra proprio di sì,
a sentire
il governatore
Caldoro**

