

# Bilancio frenato dal costo del lavoro

di Fabio Pavesi

**F**ar funzionare a Genova bus, filobus e quel metrò di infinita realizzazione costa alla città oltre 180 milioni di euro l'anno. Sono le cifre del bilancio dell'Amt, l'Azienda mobilità e trasporti del capoluogo ligure. Tanti, pochi? Dipende. Sta di fatto che come nella gran parte delle aziende di trasporto pubblico locale la voce che incide di più è quella del personale. I 2.400 dipendenti di Amt sono costati, nel 2012, 109 milioni di euro e 116 milioni di euro l'anno prima. Da solo il costo per stipendi e salari vale quasi 2 volte i ricavi dalla vendita dei biglietti che portano in cassa circa 60 milioni di euro l'anno. Il resto del bilancio è fatto dai sussidi pubblici. Il solo contributo per il servizio reso è di 72 milioni; altri 40 milioni sono coperture per il contratto e contributi tariffari.

Su un fatturato che sfiora i 190 milioni di euro la vendita di biglietti (i ricavi da mercato) vale poco meno del 30%, tutto il resto è fatto da sussidi. Non è un caso isolato. Pressoché tutte le aziende municipalizzate in Italia hanno questo squilibrio. La vendita dei biglietti è solo una

quota residua del fatturato. E così il peso dei costi fissi (il personale innanzitutto) finisce per

## SALVATAGGIO SICURO

La situazione di squilibrio, come in altre aziende di Tpl, viene ripianata dal Comune: erogati 12 milioni per il 2012 e 13 milioni per quest'anno portare i bilanci in rosso.

L'ultimo bilancio, quello del 2012, ha visto una perdita per 10 milioni. Ma è solo l'ultimo bilancio in rosso di una lunga teoria. Tra il 2005 e il 2012 l'Amt di Genova ha accumulato perdite per 25 milioni. E le poche volte che ha chiuso in utile l'ha fatto per importi trascurabili. Un'altra azienda di bus, tra le tante che in Italia vivono in profonda crisi, sempre in bilico tra sopravvivenza e fallimento.

Ma un'azienda pubblica di trasporti non può fallire. Finisce che ci pensa il Comune a rimpinguare il capitale. È successo a Roma con la disastrosa Atac che ha visto un'operazione di ripatrio di capitalizzazione nel 2011 per il valore di 1 miliardo. È in scena lo stesso film in questi giorni a Genova. Il Comune deve immettere denaro nella società per farla

stare in piedi. Nel 2012 il sindaco Marco Doria ha aperto il portafoglio per 12 milioni e altri 13 milioni sono stati stanziati per il 2013. D'altra parte c'è un vincolo: il costo del biglietto ha un valore sociale. Non si può alzare sopra una certa soglia. Ma così per coprire costi sempre elevati si finisce per avere il Comune come banca. E il circolo vizioso è che alla fine il conto viene pagato comunque. L'iniezione di denaro continua da parte dell'ente locale viene compensato da un aumento della fiscalità comunale.

La situazione di Roma (con Atac che ha accumulato la bellezza di 1,6 miliardi di perdite in 10 anni) e quella di questi giorni di Genova non sono casi isolati. Da sempre sono strutturalmente in rosso o sul filo del rasoio perenne aziende come la Cotral (l'azienda regionale del Lazio), l'Anm di Napoli, la Ctp che opera sul territorio della provincia di Napoli. E quando riescono a stare in piedi senza buchi strutturali profondi, come nel caso della holding GTT di Torino, c'è il Comune che tenta di metterle sul mercato per fare cassa e fronteggiare l'alto debito del capoluogo piemontese. E che le cose non vadano affatto bene lo dicono i dati.

Un'azienda su due operanti nel servizio di trasporto locale chiude da anni in perdita strutturale e le cose non possono che peggiorare nei prossimi anni in tempi di taglio delle risorse ai Comuni. Un rapporto dell'agenzia di rating Fitch prevede che le perdite aggregate del settore del trasporto pubblico locale raggiungeranno i 300 milioni di euro nel 2014, da una media di circa 100 milioni di euro negli ultimi cinque anni. È ovvio che si può tentare di agire sulla leva del prezzo del biglietto. Sia a Milano (dove l'Atm chiude in utile) sia a Roma (dove l'Atac è strutturalmente in pesante deficit) il biglietto è stato portato da 1 a 1,50 euro. Un aumento secco del 50% che avrebbe dovuto beneficiare i ricavi da mercato delle aziende. A Roma per l'Atac l'impatto è stato nullo. Colpa della pesante evasione tariffaria che, complice l'inefficienza dell'azienda, si è mangiata ogni possibilità di veder salire le entrate.

Il nodo alla fine rimane sempre quello degli ingenti costi fissi. In particolare quelli del personale che spesso finiscono per valere anche il 60-70% del totale dei ricavi. Non che i dipendenti costino troppo a livello unitario. Ma spesso sono tanti, troppi. A Roma sono 12 mila. Un piccolo esercito.

ABRUZZO

# Regole violate, interviene l'authority

Claudio Tucci

ROMA

Lo sciopero va proclamato con un preavviso di almeno 10 giorni; bisogna indicare la data di inizio e di fine; e deve essere garantito un servizio minimo.

Sui servizi pubblici essenziali la normativa in materia di diritto di sciopero è chiara (è la legge 146 del 1990); ed è finalizzata a garantire il corretto esercizio del diritto di sciopero (sancito dalla Costituzione), nell'alveo tuttavia di garanzie minime che devono esserci, e sono da tutelare (proprio perché si tratta di servizi pubblici essenziali, come è appunto il trasporto pubblico locale).

Così invece a Genova le prescrizioni della legge 146 sembrano non essere state rispettate; e

## SANZIONI

Da 2.500 a 25mila euro per ogni sigla coinvolta se si accertano responsabilità. Filt Cgil: non abbiamo proclamato alcuno sciopero

L'Autorità di garanzia per gli scioperi, presieduta da Roberto Alesse, ha subito scritto alla «Amt» per richiedere informazioni urgenti sulle astensioni improvvisate dal servizio, a partire dalla giornata del 19 novembre. In particolare, viene chiesto «di precisare l'eventuale ruolo e responsabilità nell'organizzazione della protesta da parte delle sigle sindacali presenti in azienda». Un particolare importante, come prevede l'attuale normativa, al fine di decidere l'adozione dei provvedimenti sanzionatori.

In pratica, nel caso di Genova, già il giorno 19, ma anche i suc-

cessivi 20 e 21, il prefetto del capoluogo ligure ha precettato i lavoratori. Che non sono però rientrati a lavoro. Lunedì si riunirà collegialmente l'Autorità di garanzia per gli scioperi, e da quanto si apprende potrebbero arrivare sanzioni aspre.

Si prospettano però due possibilità, che saranno oggetto di verifica la prossima settimana.

La prima. Se si accerta che lo sciopero selvaggio è stato messo in piedi da singoli lavoratori che si organizzano (e quindi non riconducibili a un sindacato organizzato collettivamente) l'Authority potrà imporre alla «Amt» di sanzionare i lavoratori (la legge 146 parla di «sanzioni disciplinari» proporzionate alla gravità dell'infrazione - non si arriva quindi a misure estintive del rapporto di lavoro).

La seconda possibilità che potrebbe emergere in sede di istrut-

toria dell'Authority di garanzia per gli scioperi è che ci sia un coinvolgimento attivo dei sindacati. In questo caso si apre un procedimento in contraddittorio, in cui cioè tutte le parti vengono udite. E si accertano le responsabilità. La legge parla di sanzioni da un minimo di 2.500 euro a un massimo di 25mila euro per ogni sigla sindacale, raddoppiabili nei casi di particolare gravità. Un precedente ci fu un paio di anni fa con lo sciopero selvaggio dei taxi (che paralizzò Roma). In quel caso l'Authority emise una sanzione di 200mila euro (complessivamente a tutte le associazioni). «Il sindacato non ha indetto nessuno sciopero», sottolinea Camillo Costanzo, segretario della Filt Cgil Liguria: «Anzi. Stiamo cercando una soluzione, sono quattro giorni che siamo al tavolo del prefetto con tutti gli attori. Lavoriamo per far rientrare la situazione».