

La Caporetto dei trasporti locali “Fallimentari 4 aziende su 10”

L'allarme del governo. Mezzi obsoleti e fuorilegge, mentre le tariffe aumentano

PAOLO RUSSO
ROMA

A Genova i lavoratori dell'Amt da 4 giorni tengono in scacco la città, bloccando i mezzi in deposito per protestare contro il rischio di privatizzazione dall'azienda di trasporto locale. A Roma prendere un bus è diventato come vincere al lotto perché i dipendenti dell'Atac dopo la parentesi aziendale sentono puzza di licenziamenti e bloccano i mezzi a singhiozzo, senza preavviso. Ma da Nord a Sud è tutto il trasporto pubblico locale ad essere sull'orlo di una crisi di nervi. «Oltre il 40% delle 1150 aziende locali di trasporto è tecnicamente fallita e con indebitamenti record», ammette il sottosegretario ai trasporti, Erasmo De Sanctis. Che intanto convoca le parti per rinnovare il contratto di lavoro, fermo da 6 anni e annuncia l'arrivo con la legge di stabilità di 300 milioni per rinnovare un parco mezzi del giurassico, con un'età media di 12 anni contro i 7 del resto d'Europa. E questo significa più costi di manutenzione.

Per spiegare il crac del sistema «Tlp» l'Asstra, l'associazione che raccoglie le aziende di trasporto pubblico

locale, punta però l'indice prima di tutto sul taglio dei trasferimenti statali di 700 milioni. Dal 2010 ad oggi un 13% in meno di risorse al quale si è cercato di riparare con la legge di stabilità dello scorso anno, che ha istituito il Fondo nazionale per il trasporto mettendoci dentro 4,6 miliardi. Che non sono i 6,4 del 2010 ma che almeno qualche certezza la danno perché prima i finanziamenti dipendevano dal gettito variabile delle compartecipazioni regionali alle accise sulla benzina.

Ma come hanno reagito ai tagli la maggior parte dei manager, tutti rigorosamente di nomina politica? Continuando ad assumere ed elargendo premi ad personam. Ma soprattutto hanno aumentato biglietti ed abbonamenti a fronte di servizi sempre più scadenti e inquinanti, visto che la metà dei mezzi e fuori norma Ue per emissioni. In quasi tutte le grandi città, da Torino a Milano, da Roma a Genova il prezzo della corsa è salito del 50%, passando da un euro a un euro e 50. Il prezzo degli abbonamenti, informa l'Asstra, è lievitato meno, dell'8% circa. Anche se c'è da dire che il costo di un annuale da noi va dai 250 euro di Roma ai 310 di Torino, passando per i 300 di Milano, mentre a Londra vola a 1.428 euro, a Berlino a 710

a Parigi a 680. Ma sono città dove l'auto puoi lasciarla tranquillamente in garage mentre da noi tra corse che saltano, mezzi che si bloccano, metropolitane incomplete l'auto continua a farla da padrona per 8 italiani su dieci e dal 2008 è pure iniziata la fuga dai mezzi pubblici, con il numero di passeggeri per ogni chilometro percorso scesi da 128,3 a 103,7. E tra quelli che l'autobus lo prendono ancora abbondano i portoghesi, se è vero quello che denuncia l'Asstra, ossia che un passeggero su 5 non paga. Il dissesto generale lo pagano però i contribuenti tutti quando il governo vara qualche decreto per turare le falle. E' successo recentemente con il «Salva Napoli», si ripeterà di nuovo con il «Salva Roma». Certo, ci sono anche aziende che hanno chiuso il 2012 in leggero attivo, come l'Amt a Milano, la Gtt a Torino o l'Ataf a Firenze. Ma solo per l'Atac di Roma si parla di 1,6 miliardi di buco e i bilanci in rosso qui come all'Anm e alla Leav di Napoli o all'Amat di Palermo sono andati a braccetto con gestioni chiacchierate e assunzioni facili. E il privato? Nonostante i tagli se la cava, ma rappresenta solo il 15% del mercato. E sarà così finché i Comuni che gestiscono le aziende di trasporto pubblico saranno gli stessi che fanno i bandi di gara. Magari con il pensiero a qualche infornata di assunzioni.



TORINO

In vendita il 49% strada in salita

Ci aveva già provato l'anno scorso, arenandosi di fronte all'offerta delle Ferrovie: 70 milioni per il 49% di Gtt, l'azienda dei trasporti di Torino. Ora il Comune ci riprova: dopo un lungo tira e molla ha deciso prima di mettere sul mercato l'80%, poi il 49, vista la pressione dei partiti del centrosinistra e dei sindacati e gli scioperi dei lavoratori. Per aumentare i ricavi, poi, a Torino hanno scelto di smembrare Gtt: la fibra ottica resterà alla città, alcuni immobili e depositi dei tram verranno dismessi per essere trasformati in uffici, alloggi o servizi vari; il ramo di società che gestisce i parcheggi a pagamento è stato scorporato e già messo in vendita per 33 milioni. Ora, sul mercato, finirà anche il ramo trasporti. [A. ROS.]

MILANO

Conti in ordine sindacati felici

Circa 9.300 dipendenti, più di 700 milioni di passeggeri ogni anno, oltre 2.000 corse di metro al giorno. E i conti in ordine. Così il quadro del trasporto locale a Milano e di Atm, la società che lo gestisce. Qui i rapporti sindacali sembrano assai più sereni che altrove. Il contratto è di tipo "gross cost" e prevede che ogni anno Atm riceva dal Comune (azionista unico della società) un compenso iniziale. Nel 2013, la cifra è stata di 660 milioni. All'azienda spetta il compito di far quadrare i conti. Il Comune decide invece i prezzi di biglietti e abbonamenti - aumentati da poco a 1,50 euro per la corsa singola e 35 per l'urbano mensile - e ne incassa i proventi. [STE. RIZ.]

GENOVA

Il peso dei debiti è di 600 milioni

Amt di Genova è composta da un amministratore unico, 9 dirigenti, 31 quadri, 62 capi, 86 ausiliari, 194 impiegati, 318 operai, 1643 dipendenti del personale viaggiante di cui 1463 autisti, 50 macchinisti, 130 coordinatori e capitreno. 137 linee bus formano una rete di oltre 900 chilometri con 2500 fermate. La metropolitana è invece limitata a 7 chilometri con 8 stazioni. In un anno 143 milioni di passeggeri salgono su 739 bus. Il direttore generale guadagna 149 mila euro lordi. Tra i dipendenti, la retribuzione più bassa è di 22650 per un neo assunto. Il Comune versa 36 milioni l'anno per ripianare il debito pregresso (600 milioni) e ne ha spesi 31 per il funzionamento nel 2013. [A. PIE.]

ROMA

La parentopoli e il grande deficit

Biglietti clonati per finanziare un fondo nero di quasi 70 milioni che i partiti avrebbero usato come un bancomat, forti di un patto bipartisan che nessuna amministrazione ha fino ad oggi sciolto. E' il sistema Atac, l'azienda di trasporto pubblico romana, sull'orlo del fallimento con un buco che sfiorerebbe 1,2 miliardi di euro. Grazie anche a 854 assunzioni per chiama diretta. Una vera parentopoli, con mogli, figli e generoni dei big della politica capitolina. Un'azienda con 250 amministrativi di troppo mentre mancano autisti, meccanici e controllori. E così ogni giorno il 40% dei bus resta fermo in deposito e quelli che girano cadono a pezzi. [P. R.]