



Data: 09/02/2010

Testata giornalistica: Il Sole 24ore Trasporti

Liberalizzazioni - Genova alla prova del nove della gara a doppio oggetto. Amt verso il deficit di bilancio

A far traballare i conti è il rientro delle manutenzioni.

Il vicesindaco: «Al socio d'oltralpe chiediamo più efficienza e minori costi»

Si apre all'insegna della liberalizzazione il 2010 del trasporto pubblico locale. Approvato il regolamento applicativo dell'articolo 15 della legge 166/2009 - che va ora al vaglio delle Commissioni parlamentari - i Comuni e le Province proprietarie di aziende titolari di affidamenti diretti dovranno scegliere se bandire gli appalti per i servizi oppure utilizzare l'opzione della gara a doppio oggetto, per una quota non inferiore al 40% della Spa pubblica e contemporaneamente per la gestione. L'Amt di Genova e l'Atcm di Modena sono state le due battistrada di questa procedura. Ecco il bilancio della loro esperienza. Amt fa pressione sul socio privato Transdev per superare la fase di difficoltà che sta attraversando il trasporto locale di Genova e non ha dubbi sulla validità del matrimonio celebrato quattro anni fa con la società francese, che detiene il 41% delle quote dell'azienda. Franck-Olivier Rossignolle, Ad di Transdev Italia Sri, assumerà, infatti, già nel corso del prossimo Cda l'incarico di amministratore delegato dell'azienda di mobilità genovese, in sostituzione di Daniele Diaz, che manterrà l'incarico di direttore generale. Una scelta di peso che risponde alla necessità di un coinvolgimento più diretto del partner privato, anche in vista del possibile subentro di Ratp Dev nell'azionariato di Amt, quale partner del Comune (si veda l'articolo a lato, ndr). «Il cambio - spiega Paolo Pissarello, vicesindaco di Genova con delega ai Trasporti - è soprattutto una forma di garanzia per evitare contraccolpi sul contratto di servizio in un'eventuale fase di passaggio. Tuttavia, oggi più ancora che ieri, il fatto di aver scelto la strada della gara a doppio oggetto e di aver affiancato nella gestione del Tpl un partner privato rappresenta una sfida di prim'ordine. A fronte di uno sforzo cospicuo per il Comune che, nel 2010, investirà nel trasporto locale circa 25 milioni contro i 19 del 2009 (ma a fronte del rientro nelle tasche comunali delle multe per le strisce gialle), chiediamo al socio francese un investimento in termini di maggior efficienza del sistema, di tecnologie e ripensamento della rete urbana, secondo una logica che migliori il servizio e aiuti anche ad abbattere i costi». Prova del nove per il modello sarà la definizione del nuovo piano industriale, previsto per fine febbraio. «La presenza del socio privato - commenta Bruno Sessarego, presidente Amt è una garanzia, in un momento di crisi economica, perché rappresenta un controllo sul fatto che le risorse vengano impiegate nella maniera migliore possibile». Resta il fatto che l'azienda di Tpl genovese, che nel 2008 ha chiuso il bilancio in pareggio, potrebbe nel 2009 andare in rosso. Anche perché, nel corso dell'anno, la perdita dei passeggeri ammonterebbe a circa 3 milioni di utenti e la società, da inizio anno, ha deciso di tagliare una quota del servizio. Ma, spiega l'azienda, su Minila corse giornaliere la riduzione ha riguardato circa 280 corse al giorno, cioè un range del 2% che è tollerato nello stesso contratto di servizio e che rappresenta, per una società di trasporto, una variazione fisiologica in alcuni periodi dell'anno. Così anche la perdita di passeggeri sarebbe da imputare più alla crisi economica che a un'insoddisfazione verso l'azienda che, dalle indagini di customer satisfaction, porta a casa comunque un voto complessivo di 6,8. A far traballare i conti di Amt è inoltre l'aumento dei costi dovuti alla decisione di reincorporare le attività di manutenzione di Ami che pesano per 10 milioni e che dal 2010 non saranno più coperte dagli indennizzi previsti per il 2008 e 2009. «Nonostante il fabbisogno attuale del sistema genovese sia diminuito di circa 10 milioni rispetto ai 37 milioni annui medi del periodo 1995-2007 - prosegue Sessarego - il costo di Amt più manutenzioni è aumentato». «Ma è proprio sulle attività di Ami - spiega il vicesindaco Pissarello - che si gioca la sfida di una gestione supportata dai privati e capace di migliorare il servizio secondo logiche di efficienza».