

**Amt è sull'orlo del fallimento. Dopo l'addio del socio privato Ratp occorre un nuovo piano industriale**

GENOVA L'azienda di trasporto genovese Amt sull'orlo del fallimento, in bilico tra un risanamento inconciliabile con le esigenze di sindacati e cittadini e il ritorno a un maggiore impegno diretto del socio pubblico, il Comune di Genova. Negli ultimi mesi si sono susseguiti incontri per definire un piano industriale in grado di risanare un rosso strutturale di 24 milioni, tra perdite di gestione e tagli del governo al Tpl. L'ultima ipotesi di accordo che - oltre all'aumento delle tariffe (già messo in atto) e al prepensionamento di circa 200 dipendenti - avrebbe previsto un taglio alle linee di 3,5 milioni di chilometri sui 26 totali, è poi stata superata dagli eventi. Perché a tagli così netti del servizio i municipi e i sindacati hanno detto no. I milioni di chilometri da tagliare sono scesi a 1,5. Ma a questo punto è stato il socio industriale di Amt, Ratp-Dev, presente con il 41% delle quote, a tirarsi indietro, considerando poco convincente il piano. A seconda dei punti di vista, un addio o un divorzio consensuale quello della società francese, che si definirà entro settembre. La volontà di Ratp era quella di restare attiva nella gestione dell'azienda di trasporto pubblico genovese in attesa di partecipare al bando di gara del Comune che dovrà essere lanciato nel 2012, dopo la scadenza del contratto di servizio. In teoria, in base al contratto firmato tra i due soci nel 2005, Ratp avrebbe diritto a incassare i 22 milioni relativi alla propria quota, fatto che assesterrebbe un colpo di grazia al già magro bilancio comunale. «L'accordo è stato modificato nel 2009 - assicura il vicesindaco Paolo Pissarello - quei soldi resteranno nelle casse dell'azienda fino a quando non subentrerà il nuovo socio privato». Nelle prossime settimane Ratp uscirà dal consiglio di amministrazione e il nuovo ad (che sostituirà François Dernoncourt) sarà scelto dal Comune: «Noi svolgeremo appieno la funzione di azionisti - aggiunge Pissarello - e loro saranno i fornitori del servizio». Uno scenario interpretato in modo diverso dai sindacati. Secondo Giuseppe Mazza, della Fit Cisl provinciale, «il Comune si sta riappropriando dell'azienda, per noi sarà più facile avere un unico interlocutore, troppo spesso gli accordi presi con Tursi venivano disattesi dai francesi». Andrea Gatto della Faisa Cisl è invece convinto che Ratp-Dev «non resterà a queste condizioni, l'azienda rischia di trovarsi scoperta». Nei prossimi mesi, in ogni caso, dovrà essere elaborato un nuovo piano industriale che permetta all'azienda di far quadrare i conti. Oltre al riassetto della rete, con la soppressione di linee sovrapposte e fermate, una diversa organizzazione dei turni, nuove corsie preferenziali per aumentare la velocità commerciale. Sullo sfondo c'è il completamento della linea della metropolitana (teoricamente entro il 2012, anche se non ci sono soldi per acquistare nuovi treni). Si è parlato anche di rastrellare risorse dalle multe per divieto di sosta e dal road pricing per i mezzi pesanti diretti in porto e di patrimonializzare una dozzina fra ascensori o funicolari, recuperando 10 milioni. Ma sono solo disegni. Le cifre invece parlano di un peggioramento costante dei ricavi dal 2007 a oggi. A maggio l'assemblea dei soci dovrà approvare il consuntivo 2010. I conti prevedono un disavanzo tra i 3 e i 5 milioni. Prima di allora la giunta Vincenzi dovrà decidere anche se fondere le cariche di presidente e di ad in quella di amministratore unico. Tra i papabili a quella poltrona Ermanno Martinetto, 62 anni, da anni dirigente della contabilità di Amt e di altre realtà pubbliche e da fine marzo presidente ad interim dopo le dimissioni di Bruno Sessarego. L'attuale ad Dernoncourt resterebbe come direttore generale.