

La crisi del trasporto pubblico locale - Torino vende ai privati. Genova rischia il crac: aziende trasporti nel dissesto. Nostra inchiesta, si salva soltanto Milano

CONTI IN ROSSO, taglio di corse per migliaia di chilometri, dipendenti lasciati senza paga o pagati in ritardo, mezzi che restano nelle officine perché mancano i ricambi: da Torino a Napoli, passando da Genova e Roma, è allarme trasporto pubblico. Tra le grandi città fa eccezione solo Milano. Ma nelle scorse settimane l'assessore Pierfrancesco Maran non ha mancato di sollecitare il governo arrivando a proporre che i fondi, ora non più necessari, per il ponte sullo stretto di Messina siano dirottati a Milano. Causale: «Acquisto nuovi treni della metropolitana». Già, le aziende del trasporto cittadino sono al collasso. Un'emergenza dovuta al taglio dei trasferimenti statali per il trasporto pubblico locale, al taglio dei trasferimenti per gli enti locali e anche gestioni allegre delle aziende di trasporto.

ECCO L'INVENTARIO dell'emergenza, partendo da Torino. Sì, perché la Giunta comunale guidata da Piero Fassino ha pronta una delibera che nel settore ha dell'epocale: mettere in vendita il 49% della Gtt, aprendo quindi ai privati. Un'operazione che permetterebbe di incassare almeno 100 milioni di euro. E necessaria, perché alle casse dell'azienda di trasporto servono 37.8 milioni. Ma la Regione Piemonte ha deliberato di trasferirne solo 31.7. «Non possiamo stampare i soldi» ha detto, lapidario, il governatore Roberto Cota. La Provincia di Torino ha aperto un confronto con «Extra.To», il consorzio di imprese, guidato da Gtt, che nel 2009 vinse la gara per il trasporto su gomma si è detto pronto a compensare l'ammacco, ma solo in parte. All'appello mancano ancora - secondo la denuncia della Provincia - 3,5 milioni. Nel frattempo sono state tagliate 9 corse, per lo più nell'hinterland, e non si esclude il taglio di mille dipendenti.

Quindi, Genova. La Amt ha un buco di 38 milioni di euro ed è letteralmente a rischio fallimento. Un epilogo che potrebbe formalizzarsi già a marzo se non si trovano contromisure. Tra le ipotesi per evitare il crac, lo scorporo dell'azienda, vale a dire l'istituzione di una «Amt 2» nella quale far confluire i quadri e gli impiegati, circa 400 dipendenti. In agenda anche la cessione della sede di via Bobbio, per farne appartamenti: un'operazione da 150 milioni di euro. Da gennaio ad oggi si sono susseguiti gli scioperi, con adesioni fino al 99%. Nel mirino il governo, per i tagli. Ma anche la stessa azienda, che medita una decurtazione dello stipendio dei dipendenti tra il 10 e il 15%. Solo il 16 gennaio l'azienda ha chiesto ai 2.500 dipendenti di rinunciare per due anni agli aumenti previsti dal contratto nazionale di lavoro. Sempre a Genova l'Atp, l'«Azienda provinciale di trasporto», quella che gestisce le tratte extraurbane, ha messo a punto un piano che prevede, dal 5 marzo, il taglio di 800 mila chilometri di corse. Taglio analogo a quello messo a segno in estate dalla Amt: 1 milione e mezzo di chilometri sui 30 totali.

È EMERGENZA anche a Roma. Qui come a Milano, il biglietto è stato aumentato da 1 euro a 1.50 euro. Contestualmente l'Atac ha tagliato 5 milioni di chilometri di percorsi. A gennaio 145 mezzi sono rimasti per settimane fermi nelle officine perché mancavano i pezzi di ricambio. Sempre a Roma e sempre a gennaio, i dipendenti della Ciclat, società appaltatrice dell'Atac che dà assistenza meccanica per i tram, si sono incatenati davanti al deposito mezzi perché non ricevono lo stipendio.

Infine, Napoli. Appena eletto sindaco, Luigi De Magistris ha azzerato i vertici di Anm, l'«Azienda napoletana della mobilità», che nel 2011 ha subito un taglio di 40 milioni nei trasferimenti. I dipendenti sono in agitazione da ottobre perché gli stipendi arrivano in ritardo. Sui 12 mila lavoratori del trasporto pubblico campano, 2 mila sono a rischio. Una fotografia inquietante. Una cartolina. Destinatario il governo. Milano e Atm per ora reggono. Ma le parole di Maran e l'ipotesi sempre più concreta di una cessione delle quote di Sea da parte del Comune per reperire i 300 milioni necessari all'acquisto di nuovi

treni per il metrò, fanno capire che anche sotto la Madonnina si è al limite.

