

Bando per il trasporto pubblico il piatto piange 700 milioni

La Regione impegna 2 miliardi ma i Comuni giocano al ribasso

IL RETROSCENA

ROBERTO SCULLI

IL PIATTO si è ridotto ma la cifra è ancora più che ragguardevole: 700 milioni. Un mare di denaro che può segnare la differenza tra il possibile successo e un fallimento certo e imbarazzante, dato che questa è la cifra che ancora manca all'appello affinché la gara regionale per affidare il trasporto pubblico su gomma possa stare in piedi. Un tesoretto necessario per passare dalla dimensione delle promesse al mondo reale. Che in questa fase - pena perdere la faccia in parecchi - non può essere più quella, così frequente, del costante rimpallo di responsabilità.

Al conto finale si arriva con una semplice sottrazione. E per esclusione, dato che la Regione ha stabilito quale sarà il proprio impegno economico. Un processo che porta dritto alla porta dei 235 Comuni della Liguria, ognuno in relazione alle proprie capacità ma tutti coinvolti nel pagare una quota di servizio "aggiuntiva" rispetto a quella alimentata con il Fondo nazionale trasporti.

La Regione, infatti, la sua mossa l'ha fatta. Tardiva, perché ufficializzata nell'ultima seduta di giunta utile (il mandato di Claudio Burlando è in

scadenza e resta in carica soltanto per l'ordinaria amministrazione) ma pur sempre una scelta. A plasmarla una serie di atti "fondativi", cioè vincolati per la gara che verrà. Una serie di delibere con cui la Regione ha anticipato le caratteristiche chiave del futuro bando: volume di servizio che sarà richiesta al gestore unico, durata dell'affidamento, fino all'entità dei finanziamenti pubblici.

«Per noi - spiega l'assessore ai Trasporti, Enrico Vesco - era essenziale che il servizio fosse mantenuto almeno ai livelli attuali». Guardando al primo requisito, il parametro che sarà indicato nel capitolato della gara è quindi quello dei chilometri "prodotti" dai bus oggi in Liguria, 59 milioni di chilometri all'anno. Che, guardando alla domanda, saranno ripartiti in nove aree di riferimento: i servizi urbani ed extraurbani per ciascuno dei quattro capoluoghi di provincia più la città di Sanremo.

Andando al secondo paletto, gli anni di impegno, è ufficiale l'intenzione di affidare il servizio per un decennio più un'opzione per altri 5, come da regole europee. Ma è sul vil denaro che rischia di cascare l'asino. La Regione ha messo sul piatto, per il 2016, 139.691.812 euro di contributo. A partire dal 2017 i fondi garantiti, nonostante il tentativo poi abortito di finanziare l'aumento Istat (come accade per il contratto delle ferrovie) saliranno a

140.174.488 per il pacchetto che comprende pure gli impianti speciali quali la cremagliera di Granarolo Navebus.

L'altro "pezzo", che vale circa 46-47 milioni l'anno - moltiplicati per 15 - chiama in causa i Comuni (e un tempo le Province, oggi escluse per i noti problemi di bilancio) con i cosiddetti Accordi di programma. Gli atti con cui si fissa la quota di contributo a carico di ciascun ente: su base quindicennale, valgono circa 700 milioni di euro.

La parte del leone la fa Genova, con una trentina di milioni l'anno, la cifra garantita oggi per pagare il servizio. Ma, sia il Comune capoluogo sia gli altri, anche per i ritardi della Regione, titolata a fare regia sugli Accordi, ancora non hanno sciolto la riserva. Anche perché, da par suo, la Regione non ha ancora fissato un dato considerato essenziale, dai Comuni, perché riguarda la qualità del prodotto, cioè i costi standard per produrre un chilometro di trasporto pubblico nel bacino di riferimento, la Liguria intera. In altre parole i Comuni vogliono avere la certezza di "cosa" andranno a pagare, prima di impegnarsi per anni.

Il rischio di un gioco al ribasso è concreto. E le conseguenze vanno dalla necessità di intervenire su leve diverse (leggi: le tariffe e i costi delle aziende) al naufragio del progetto.

sculli@ilsecoloxix.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ABRUZZO

PESCARA

CHIETI

59

milioni di chilometri
 è il volume di servizio
 che dovrà erogare il
 nuovo gestore unico
 del trasporto bus

140

milioni di euro
 è il contributo annuo
 che la Regione
 garantirà al sistema
 del trasporto dal 2017



Una riunione del consiglio regionale

IL "FONDINO" DI 10 MILIONI COPRE L'USCITA DI 258 DIPENDENTI. VIA A NUOVE ASSUNZIONI

Trovato l'accordo, resta il rebus produttività

Fissati gli esodi in Liguria. Ma i contratti integrativi Amt incidono su bilancio ed efficienza

IL PRIMO mattone è stato posato, ma non si tratta ancora del cambio di rotta, che - implicitamente - si sperava di imprimere. Ci sono 258 persone che, a livello ligure, sono candidate per lasciare il volante o la scrivania in anticipo. Ma il piano del nuovo esodo dalle cinque aziende di trasporto pubblico locale, finanziato con 10 milioni, non è riuscito a scardinare il nodo dei nodi, dal punto di vista delle aziende e degli enti proprietari, i Comuni e le Province: la produttività. Che è particolarmente disomogenea, in quello che, con la gara per affidare il servizio, dovrà diventare un unico sistema. E, vista la rigidità di alcuni contratti integrativi, su tutti quello di Amt, pesa enormemente sui bilanci e di conseguenza sul-



Enrico Vesco, assessore

l'efficienza.

Non è un caso che il punto di partenza della trattativa sulla modalità di impiego del fondino fosse un altro: nei piani, fino a 300 dipendenti avrebbero lasciato il lavoro e i buchi, soprattutto sul fronte

degli autisti (qualcuno i bus li deve pur guidare), sarebbero stati almeno in parte coperti da un aumento della durata dei turni. Niente da fare: a parte l'accordo firmato a Imperia, che farà guidare gli autisti mezz'ora in più - ma Riviera trasporti è un'azienda fragilissima - nulla del genere è all'orizzonte altrove. Men che meno a Genova, dove il recente accordo (firmato solo da Faisa e Cisl e in attesa di essere sottoposto a referendum), seppur sfrondando la forza lavoro, non interviene sui contratti, salvo un lieve rallentamento nei progressi dei futuri neo assunti.

In altre parole: una campagna elettorale è sempre dietro l'angolo e la responsabilità - da anni - non se la vuol prendere nessuno. Ed è così

che il piano degli esodi, a oggi, contiene anche una corposa quota di assunzioni (salvo appunto a Imperia). In dettaglio, sono 89 le assunzioni in programma a Genova, a fronte della potenziale uscita (l'adesione è volontaria) di 148 persone (43 impiegati, 22 operai, 83 autisti). Sono 27 le uscite previste a Imperia (rispettivamente, 5 impiegati, 6 operai e 16 autisti); 24 all'Atp, azienda extraurbana di Genova (7, 3 e 14) e 39 alla Tpl di Savona (5, 5 e 29), dove si prevede di assumere, senza ancora aver stabilito, però, il numero esatto dei nuovi ingressi; 20 all'Atc della Spezia (4, 4 e 12), dove sono nove le assunzioni previste.

R. SCU.

© RIPRODUZIONE RISERVATA