

# Buco da 2,3 milioni nei conti Amt

## Ridotto il contributo statale e la quota della Regione: rischio tagli al servizio

ROBERTO SCULLI

UNA TEGOLA arriva da Roma, l'altra potrebbe abbattersi da piazza De Ferrari. Almeno, se la Regione non dovesse cambiare idea sulla distribuzione dei fondi per il trasporto pubblico. Un riparto, così si dice in gergo, che penalizza Genova in favore degli altri territori. In particolare Savona, unico capoluogo - fanno notare i maligni - nelle mani del centrodestra. Per Amt questo ritocco si tradurrebbe in 1 milione di buco, a cui si deve sommare quello che discende dal taglio al Fondo nazionale trasporti, altri 2,5 milioni su base regionale. Per Genova sarebbero applicati coi criteri consueti - il 54% - portando così l'ammancio complessivo a circa 2,3 milioni.

Le conseguenze sono semplici da immaginare. Perché se è vero che la cifra è relativamente contenuta, in rapporto al volume degli attuali contributi pubblici, cioè 64,5 milioni dalla Regione cui si sommano la trentina di milioni del Comune - il bilancio dell'Amt è sempre molto "tirato". E qualunque ammanco, salvo un intervento straordinario, già escluso, del Comune, può essere compensato soltanto grazie a due leve: risparmi interni o tagli ai servizi. In entrambi i casi, sarebbero dolori. Con la riaccens-

sione del medesimo conflitto che era deflagrato nei cinque giorni di sciopero selvaggio, a novembre del 2013. Protesta a cui era stata messa una pezza, senza affrontare, per l'ennesima volta, le grane storiche del settore dei trasporti.

Per Genova quella ipotizzata dalla Regione rappresenterebbe la seconda retrocessione perché un primo taglio ai contributi statali, stanziati con il Fondo nazionale trasporti ed erogati con la regia della Regione, era già stato applicato 5 anni fa. Allora da 67 milioni si era calati a 64, che è l'attuale 54% del totale che serve per finanziare tutto il sistema, quindi gli attuali cinque

bacini di trasporto e le relative aziende. Ora l'ipotesi della Regione è portare la fetta per il capoluogo (quindi per Amt) al 53,1%.

La discussione col Comune è destinata a farsi animata, in particolare per i criteri adottati per disegnare il nuovo riparto: tra questi, ad esempio, il numero di stazioni ferroviarie presenti sul territorio - Genova ne ha davvero molte, perché si presume che un alto numero di stazioni com-

porti - automaticamente - un utilizzo sostenuto dei treni. Passeggeri che di conseguenza non graverebbero sul sistema dei bus. Tra gli altri criteri l'inquinamento e la popolazione, ma l'impostazione generale pare comunque sconsigliare quella che è stata, in tutti gli studi sul sistema elaborati fino a oggi, una linea invalicabile: ossia che a Genova, un caso unico in Liguria, il servizio è nettamente sottodimensionato rispetto alla domanda. Un dato che

qualunque verifica sul campo potrebbe però confermare.

Esiste infine un'altra conseguenza del ritocco alle risorse per il tra-

sporto, più strisciante ma significativa. È infatti partito il percorso che, dopo il tramonto del bacino unico e la nuova legge regionale riveduta e corretta, porterà alle gare per affidare il servizio di trasporto su gomma a nuovi soggetti sull'intera regione. Ebbene, senza certezza delle risorse disponibili negli anni a venire nessuna gara di questo genere può essere proponibile.

sculli@ilsecolix.it

© BY NC ND AL CUN D I R R I S E R V A T I

### RISORSE IN CALO

I sindacati sono preoccupati: da Roma 2,5 milioni in meno per la Liguria