



Genova, si riparte da Trenitalia e Amt

IL TRASPORTO ferroviario sarà ancora saldamente nelle mani di Trenitalia. Quello su gomma, a Genova e in provincia, sarà fornito da chi lo ha fatto nell'ultimo decennio: Amt, nell'area urbana, e Atp, per entroterra e levante. Affidamento diretto a Trenitalia per 10 anni più un'opzione per altri 5. Affidamento diretto, ma d'urgenza, da parte della Città metropolitana agli attuali gestori del trasporto su gomma fino al 3 dicembre del 2019. **COLUCCIA e SCULLI >> 14 e 15**

Il rebus della mobilità

Trasporto pubblico, niente gare restano in sella Trenitalia e Amt

Comune e Regione puntano sulle stesse società che gestiscono il servizio

IL CASO

ROBERTO SCULLI

LA STRADA vecchia, sia questa lastricata d'asfalto o di rotaie, non sarà abbandonata: il trasporto ferroviario - e molto a lungo - sarà ancora saldamente nelle mani di Trenitalia. Quello su gomma, a Genova e in provincia, sarà fornito da chi lo ha fatto nell'ultimo decennio: Amt, nell'area urbana, e Atp, per entroterra e levante. È questo il prodotto delle scelte di Regione, Comune e Città metropolitana. La prima, poco incline, come affermato più volte in consessi riservati, ad accendere un potenziale conflitto sociale, e meno che mai alla vigilia di una ennesima campagna elettorale. I secondi, per l'impulso del sindaco Marco Bucci nella sua duplice veste - graniticamente convinto che la strada maestra sia quella di gestire il trasporto "in casa".

Affidamento diretto a Trenitalia per 10 anni più un'opzione per altri 5. Affidamento di-

retto, ma di urgenza, da parte della Città metropolitana agli attuali gestori del trasporto su gomma fino al 3 dicembre del 2019. Questa la via tracciata, la più conservativa possibile. Ma non priva di insidie: guardando al ferro, la principale è la tenuta della procedura burocratica costruita dalla Regione. Le Autorità di controllo Antitrust, Anac e Art, stanno infatti mostrando una crescente insofferenza per percorsi così "blindati". In ballo ci sono pure i ricorsi di concorrenti. Uno, quello di Arriva (una società del gruppo Deutsche Bahn), già presentato, respinto dal Tar e in attesa di esame del Consiglio di Stato.

Lo scenario per i bus e le corriere è più complesso. Dopo la spinta per la gestione cosiddetta *in house* in tutto il territorio della Città metropolitana, come deciso dall'amministrazione Bucci, il progetto è stato costretto a fare i conti con la realtà. Cioè, con l'impossibilità di costruire in pochi mesi un iter opposto rispetto a quanto abbozzato nei mesi precedenti dalla giunta Doria. Il risultato è una situazione che continua a



Passeggeri in una stazione della metropolitana genovese

essere provvisoria, ossia un affidamento urgente del servizio, sia per il bacino G (Genova città) sia per il TG (l'extraurbano) alle attuali società, ai sensi di un regolamento europeo del 2007 (il 1370). Che, in parole povere, consente di adottare provvedimenti di emergenza in caso ci sia il rischio concreto di una paralisi. Eventualità che, per la Città metropolitana di Genova esiste, perché i "contratti" sono in scadenza e perché lo scenario, anche nazionale, permane molto incerto.

L'altro scoglio, per il settore dei bus, è quello dei finanziamenti. È infatti sempre sul filo del rasoio la sostenibilità dei servizi, alimentati da un lato dal Fondo nazionale trasporti (destinato anche alle ferrovie) - pari a 195 milioni circa per tutta la Liguria, cui spetta il 4,08% della dotazione italiana - e dall'altro dai contributi di enti locali. Riusciranno questi ultimi a continuare a concedere fondi sui livelli "storici"? O sarà necessario rosicchiare ulteriori risparmi, facendo perdere al-

tre corse ai cittadini o, magari, chiedendo ulteriori sacrifici ai dipendenti? Questa incertezza, non a caso, è tra le altre ragioni addotte dalla Città metropolitana nella propria decisione.

Non sfuggirà, infine, che quello che si perfezionerà ai primi del 2018, è anche un superamento a sinistra del cen-

trodestra. Quella sinistra (a trazione Pd) che per anni ha manifestato l'intenzione di aprire il settore al mercato, magnificando le gare per affidare i servizi al miglior offerente, senza però mai riuscirvi. Un Pd che, relegato all'opposizione, assiste alla conservazione dello *status quo*. Come chiesto dalle ali più estreme degli ex

schieramenti di governo e, a corrente alternata, dai sindacati di categoria. Il dado, comunque, è tratto. Oltre le questioni puramente ideologiche, il punto è sempre e soltanto uno: riusciranno le società pubbliche, individuate senza gara, ad offrire un servizio di qualità a costi ragionevoli?



Trasporto ferroviario



GESTORE

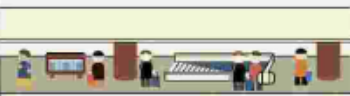
1 Trenitalia 

MEZZI

65 locomotori 

443 carrozze 

PASSEGGERI ALL'ANNO



43,3 milioni

Trasporto su gomma



GESTIONE



5 aziende e una piccola percentuale di subappalti

MEZZI

1.600 tra bus urbani ed extraurbani 


VOLUME DI SERVIZIO

60,36 milioni di chilometri

