

Amt, la battaglia dei conti soltanto a Roma e Napoli viaggiare costa di più

Dopo l'atto d'accusa del sindaco che chiede un taglio drastico
I sindacati: far viaggiare i bus qui è più difficile, il personale non c'entra

NADIA CAMPINI

A GENOVA far circolare un autobus dell'Amt costa 6,68 euro a chilometro, e il passeggero che lo utilizza paga il biglietto 1,50 euro (solo bus, non integrato) per 100 minuti. In Italia per costo chilometrico Amt è al terzo posto fra le aziende del trasporto pubblico più costose, viene infatti dopo Napoli, che raggiunge gli 8,48 euro a chilometro, ma ha il biglietto a 1,30 euro per 90 minuti, e Roma, che ha un biglietto dal costo uguale a quello di Genova, 1,50 euro per 100 minuti, e un costo aziendale di 6,88 euro a chilometro. Meno costose sono le aziende di Torino, con 6,13 euro a chilometro e biglietto a 1,50 euro per 90 minuti, Palermo, 6,06 euro a chilometro e biglietto a 1,40 euro per 90 minuti, e via via tutte le altre. L'Amt di Milano ad esempio è sotto i 5 euro a chilometro, per la precisione ha un costo

aziendale di 5,43 euro a chilometro, Bologna addirittura 4,69 euro a chilometro a fronte di un biglietto da 1,30 euro per 75 minuti.

Su questi numeri si gioca lo scontro tra il sindaco Marco Doria e i sindacati dei trasporti: mancano otto milioni di euro per far quadrare i bilanci dell'azienda

nel 2015 e il sindaco chiede di tagliare i costi ai lavoratori, accusando la società di essere fra le più costose d'Italia, i sindacati ribattono le accuse dicendo che i risparmi si possono fare senza andare a toccare le tasche dei lavoratori, che hanno già pagato negli anni scorsi rinunciando a premi e indennità varie.

«Sui costi aziendali dell'Amt incidono diversi fattori — spiega Andrea Gatto, il segretario della Faisa-Cisal che si è andato a spulciare i bilanci delle aziende del tpl locale — innanzi tutto l'orografia di Genova, che comporta la distribuzione delle reti sulle

linee di montagna e di collina dove la velocità commerciale è molto bassa, tanto per intenderci mandare un bus a Quezzi costa molto di più che farne circolare uno nella periferia di Bologna. Il secondo problema è dato dal fatto che Milano, Roma e Torino hanno linee metropolitane che permettono di trasportare una quantità di passeggeri elevata con una velocità commerciale ben superiore a quella stradale e un solo conducente e infine — prosegue Gatto — altre città hanno un extraurbano che noi non abbiamo e dove la velocità commerciale è molto più elevata che in città. In sostanza quindi il costo del personale incide solo in minima parte sul co-

sto di produzione, non è in questo modo che si risolvono i problemi di Amt».

Le posizioni delle parti restano così distanti e ad oggi non si intravedono schiarite. La revoca della disdetta dei contatti integrativi, che il sindaco aveva messo sul piatto per riprendere le trattative, non è stata giudicata un elemento sufficiente, a fronte della mancanza di un impegno scritto sulla patrimonializzazione dell'azienda in modo da garantirle la partecipazione alla gara per il trasporto pubblico locale e quindi la sopravvivenza anche in futuro. E il sindaco ha risposto accusando i sindacati di mancanza di senso di responsabilità in una situazione difficile come quella attuale, sostenendo che il Comune ha sempre rispettato i suoi impegni, ora tocca ai lavoratori accettare una riduzione del costo delle retribuzioni per far tornare i conti ed evitare alla società di fallire.

Ma sul tema dei costi le interpretazioni sono differenti. «Sui costi aziendali incidono soprattutto due elementi — dice Camillo Costanzo, segretario della Filt-Cgil — l'età media dei mezzi, che qui supera i 14 anni, a fronte di medie europee che si aggirano sui 7 anni, e la conformazione delle linee, far circolare un bus nella pianura padana costa molto meno che farlo salire

sulle colline, da noi l'80% del trasportato si fa sul 20% delle linee, il resto sono linee collinari, che pure sono un servizio pubblico.»

Fallito lunedì sera il tentativo di mediazione avviato in Regione, comune e rappresentanti dei lavoratori sono così ai ferri corti. Ieri la Faisa-Cisal ha diffuso un volantino durissimo, denunciando che «il sindaco Marco Doria offende una gloriosa categoria», in serata i lavoratori si sono riuniti in assemblea, da oggi si iniziano ad elaborare le strategie di una battaglia che si preannuncia lunga e durissima.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Camillo Costanzo,
segretario Fil-Cgil
"I nostri mezzi hanno età
doppia della media"

Costo chilometrico aziende tpl città metropolitane

Bilanci consolidati 2012-2013

AZIENDA	CITTA'	BILANCIO	COSTI DI PRODUZIONE	KM/ANNO EFFETTUATI	COSTO KILOMETRICO
ANM /METRONAPOLI	NAPOLI	BUSINESS PLAN 2013	232.776.000	27.442.000	8.48 €/KM
ATAC	ROMA	2011	1.173.948.000	170.493.000	6.88 €/KM
AMT	GENOVA	2013	178.032.000	26.666.000	6,68 €/KM
GTT	TORINO	2013	424.186.000	69.250.000	6.13 €/KM
AMAT	PALERMO	2012	103.703.000	17.103.000	6.06 €/KM
AMT	CATANIA	2013	56.335.000	9.300.000	6.06 €/KM
ATAF	FIRENZE	2013	83.818.000	15.000.000	5.59 €/KM
ATM	MILANO	2013	924.300.000	170.167.000	5.43 €/KM
AMTAB	BARI	2012	47.972.000	10.191.000	4.71 €/KM
TPER	BOLOGNA	2013	236.378.000	50.412.000	4.69 €/KM
CTM	CAGLIARI	2012	57.769.000	12.417.000	4.65 €/KM
ACTV	VENEZIA	*			

* Impossibile quantificare esattamente a causa della prevalenza del servizio su acqua

camillocostanzo



LA PROTESTA
I lavoratori di Amt
nella Sala Rossa di
Palazzo Turci dove
hanno contestato
il sindaco Doria