

**Amt Genova, 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 (Il Costo chilometrico aziende tpl città metropolitane - guarda)**

Amt, soltanto a Roma e Napoli viaggiare costa di più

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 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'Atm 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.

Trasporto locale: il costo a chilometro nelle diverse città

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 ribaltano 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 della rete su 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 costo 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.