

## **La crisi del tpl - Amt Genova ultima della classe in Liguria. Le cifre della ricerca saranno alla base della gara per l'affidamento del servizio regionale**

Dipendenti più cari e meno produttivi, a rischio la collocazione nel bacino unico. Il costo medio a chilometro è quasi il doppio rispetto a quello rilevato a Savona e Spezia

Gli autisti di Amt trascorrono meno ore al volante e macinano meno chilometri di tutti i colleghi delle quattro consorelle liguri.

In nessun'altra azienda la parte impiegatizia e, più in generale, non dedicata al core business è così nutrita, influenzando in modo così rilevante sui costi.

Non ci sono altre aziende liguri in cui il costo medio per addetto, se rapportato alla produttività, è così alto come in Amt. Somiglia a una sentenza, ma è precisamente questo ciò che c'è scritto nello studio commissionato da Filse, la finanziaria della Regione Liguria, a Tema, Reply e Tta.

Un lavoro durato mesi, che ora costituisce la pietra angolare della gara per l'affidamento del servizio, su base regionale, che sarà pubblicato dalla neonata agenzia entro marzo 2015.

Una svolta epocale. Ed è in questo scenario che si innestano dati e cifre che il Secolo XIX ha anticipato il 31 dicembre.

Non è un documento qualunque, né uno studio di terze parti redatto a puro scopo didattico o di approfondimento.

La ricognizione, al contrario, aggiudicata con gara semplificata nel luglio 2008 alla cifra di 120 mila euro, è il primo mattone di ciò che dovrà essere il servizio di trasporto negli anni a venire. In pratica: assodata la scelta filosofica, cioè unificare i cinque bacini di trasporto (il che non comporta necessariamente unire le aziende), quanto e come si potranno muovere i cittadini della Liguria? E, ugualmente importante, quanto dovrà costare il sistema?

Lo "studio per l'individuazione di un programma di esercizio di trasporto [...] risulti consono a soddisfare le esigenze di mobilità dei cittadini", così si intitola lo studio ora nelle mani dei componenti dell'Agenzia (i soci-chiave sono, oltre a Filse con il 40%, i quattro capoluoghi e le quattro Province), fa proprio quello. Partendo da una fotografia della situazione esistente, cerca di proiettare il sistema in uno scenario ottimale, elaborando due ipotesi: una più conservativa, con interventi soft su tutti i comparti (autisti, impiegati e costi cosiddetti esterni) e una più spinta. Il punto di partenza, ovunque si voglia arrivare, è necessariamente una fotografia dell'esistente.

Ed è qui che, nello studio che dovrà instradare la gara, emerge una volta di più un dato su tutti: l'unione fra i vari bacini di trasporto poco porterà in termini di efficienza se non si interviene in maniera decisa su Amt. Le cifre, per quanto relative, e per quanto il confronto con altra realtà in giro per l'Italia farebbe recuperare molte posizioni all'azienda genovese, sono impietosi. Con tutte le attenuanti, compreso quella che Amt è

l'unica che fa servizio soltanto urbano, che tende a essere più costoso e usurante, il confronto diventa rilevante per un motivo molto semplice: se quello che adesso è suddiviso in cinque frammenti deve diventare un unico sistema, le peculiarità di Amt, riconducibili soprattutto alla sua peculiare storia sindacale e agli accordi aziendali stipulati negli anni, rappresentano un'anomalia.

Il documento è a tal punto netto sotto questo punto di vista che, nell'elaborare costi e proiezioni medie, prende in considerazione uno scenario privo di Amt e uno che lo comprende. Il dato che rappresenta una sorta di "summa" è quello del costo a chilometro: in Amt un chilometro di servizio costa 6,44 euro, la media ligure, senza Amt, è di 3,80, e sale a 5,62 abbracciando l'azienda genovese. E se è perfettamente spiegabile la velocità commerciale, più bassa in Amt, di 16,83 chilometri l'ora, lo sono meno altri dati. Il costo medio per addetto (è una media) è di 47.123 euro.

La più bassa è all'Atc della Spezia: 42.293 euro. In rapida successione: all'Amt le ore effettive di guida sono su base annua 985,03, il monte più basso, contro una media presso le cugine di 1.137.

Ed è - relativamente - bassa anche la produttività da un altro punto di vista, quello dei chilometri percorsi: 18.342. È distanziata la seconda peggior classificata, Tpl Linea di Savona, con 20.537. Il ragionamento è più complesso di così e deve tenere conto di una serie lunghissima di variabili, come ad esempio la presenza di subaffidamenti (a Spezia sono circa il 30% del servizio e riducono nettamente i costi).

Come è certo che le disparità non possono essere ascrivibili al singolo lavoratore. Di più, trattandosi di medie, rischiano di essere in parte fuorvianti, visto che le "sbilanciati" tutele contrattuali tendono ad aumentare verticalmente solo con il procedere dell'anzianità.

Allo stesso tempo lo studio fissa un punto di partenza chiaro, quali che siano le cause: tutto il lavoro rischia di essere inutile se non si avvicinano, pure nella maniera meno traumatica, i costi del servizio offerto a Genova e nel resto della regione.