

Salvare l'Amt è possibile ma serve una svolta

"Di persone che vorrebbero risanare Amt ce ne sono tante, tantissime. E non solo nei conti. Sugli autobus si vive in poca sicurezza e in una sorta di democrazia sospesa. In troppi non pagano la corsa, facendolo ormai con spavalderia e certezza di impunità, senza alcun tipo di vergogna. Si sale da dove si dovrebbe scendere per occupare per primi i posti, alla faccia di chi sale a bordo dalla parte giusta. Piedi sui sedili, anziani in piedi"

Le persone che pagano sono stufe, ma a bordo tacciono. Il trasporto è un servizio pubblico, garantito dallo Stato. Un servizio che costa a chi paga le corse e a chi paga le tasse. E che incide sulle economie familiari.

Una famiglia di due lavoratori con due figli studenti (perciò anche beneficiando dello scondo per uno dei figli) spende più di 900 euro. Tanti? Pochi? Denari comunque certi per l'azienda di servizio trasporti.

L'ultimo bilancio di Amt, quello di fine 2014, dice sostanzialmente due cose. I passeggeri trasportati (sulla base dell'usuale calcolo statistico convenzionale che associa un numero di viaggi ai biglietti venduti) sono stati 135,8 milioni contro i 140,3 del 2013.

«I ricavi dell'azienda sono diminuiti di 1,7 milioni di euro, da 58,4 a 56,7. Amt ha un socio unico, il Comune di Genova, che per sostenere un servizio essenziale nel 2014 ha contribuito ai conti dell'azienda con 108 milioni di euro. Erano stati 104 l'anno precedente. Amt costa tanto, ma starebbe perdendo clienti, almeno sulla carta o nelle statistiche. E sta perdendo ricavi, con obbligo di intervento da parte dei cittadini che pagano le tasse, perché il Comune sono loro. I genovesi sono gli unici cittadini metropolitani italiani che "beneficiano" di una azienda di trasporto pubblico totalmente controllata dal Comune. In altre città (vedi Firenze) è diverso.

La situazione del trasporto pubblico locale è difficilissima in tutta Italia. I tagli al settore, in clima di spending review, si leggeranno, a livello nazionale, in circa 700 milioni per quest'anno ed in circa un miliardo per quello venturo. Problema particolarmente grave in Liguria, dove la media di spesa per cittadino è al di sopra di quella nazionale e dove l'incidenza di costo sul bilancio della Regione è quasi doppia rispetto alla media delle altre regioni italiane. Il piano aziendale 2012/2014 aveva sostanzialmente tre obiettivi. Innanzitutto il risanamento del conto economico, attraverso azioni che permettessero di ridurre i costi e aumentare la produttività, visto che sui ricavi (biglietti) non è possibile intervenire oltre. Poi la sostenibilità sociale, senza esuberi per tutta la durata del piano, attraverso il reimpiego interno del personale in eccesso derivante dall'aumento di produttività. Infine, ma qui sarà dura, con l'ottenimento di un maggiore supporto da parte della pubblica amministrazione.

Liberalizzare il mercato oggi è davvero difficile.

Soci privati che entrino per condividere a coprire inizialmente le perdite non potrebbero che essere entità non solo forti economicamente, ma anche con piani di impresa tarati per far recuperare in tempi ragionevoli i minus ripianati in avvio.

Perché allora non fare "prove tecniche" per capire come si può migliorare il servizio migliorando i conti e la qualità del servizio? Perché, esempio qualsiasi, non si prende una linea di grande affluenza, l'1 da Voltri

a Caricamento, o il 20 dalla Foce a Sampierdarena, per un periodo di qualche mese si mette un "conta persone" alle entrate di ogni vettura, si fa salire a bordo un controllore/bigliettaio fisso e si valuta poi quanto effettivamente può rendere quella linea con sistemi anti portoghesi? I dati andrebbero confrontati (perché è impensabile che non esistano) con quanto rende quella linea oggi, spesso inevitabilmente abbandonata alla buona volontà dei passeggeri, che - al momento è così - decidono se pagare o no. E se Amt non ce la facesse ad organizzare questi esperimenti, perché non dare in gestione alcune linee ad aziende private di settore, per vedere se i conti migliorano, utilizzando sistemi di controllo più adeguati e maggior senso di sicurezza a chi sale (autisti compresi)?

