

L'EDITORIALE

**FRA CORSE RIDOTTE
E BIGLIETTI PIÙ CARI
LA TERZA VIA DELL'AMT**

CARLO STAGNARO

MENO SERVIZI o tariffe più salate. Davvero i cittadini dovranno sostenere interamente il costo della manovra, come dice il sindaco di Genova Marta Vincenzi? Sul trasporto pubblico, l'amministrazione comunale ha sposato la linea di Amt: il taglio previsto di 15-20 milioni è insostenibile. Per assorbitarlo, sarà necessario ridurre drasticamente il servizio (150 bus in meno e 300 licenziamenti) oppure moltiplicare il costo del biglietto (fino a 2,80 euro, secondo Palazzo Tursi).



mente il servizio (150 bus in meno e 300 licenziamenti) oppure moltiplicare il costo del biglietto (fino a 2,80 euro, secondo Palazzo Tursi).

SEGUE >> 36

EDITORIALE

**FRA TAGLI E CARO-BIGLIETTI
LA TERZA VIA DELL'AMT**

dalla prima pagina

Questo è vero a parità di altri elementi. Ma non necessariamente gli altri elementi, cioè la struttura dei costi dell'azienda, devono restare immutati. Stupisce che nessuno abbia pensato a una terza via. Lo stato di salute dell'azienda è meno che florido. Nel 2009, i passeggeri sono scesi dell'1,4 per cento rispetto all'anno precedente, il bilancio si è chiuso in perdita per 2,3 milioni di euro, ma l'organico è cresciuto di 342 unità (in parte per operazioni straordinarie). La principale voce di costo era il personale, con circa 118 milioni di euro. Le vendite di biglietti e abbonamenti hanno fruttato meno di 55 milioni, mentre i trasferimenti pubblici hanno raggiunto la straordinaria cifra di 104 milioni: cioè, per ogni euro incassato dai viaggiatori, Amt ne ha ottenuti circa due da Comune e Regione.

Anche a uno sguardo superficiale, la situazione è preoccupante. Ma è dal confronto che vien fuori il peggio. La Fondazione Eni Enrico Mattei (Feem) ha pubblicato l'anno scorso una capillare indagine sui bilanci delle municipalizzate, "Comuni Spa. Il capitalismo municipale in Italia", edita dal Mulino. Per quel che riguarda Amt, i risultati sono validi solo in parte, perché il bilancio esaminato si

riferisce al 2003 (mentre l'analisi di settore arriva al 2005). Sebbene le cose siano nel frattempo migliorate, Amt continua a navigare a vista: nel 2009, il rapporto tra il margine operativo lordo e i ricavi è misero (2,4 per cento, contro una media di settore stimata dalla Feem del 7 per cento), l'utile per addetto è negativo per quasi 1.000 euro, il costo del lavoro decisamente superiore alla media (il 67 per cento dei ricavi totali, in crescita rispetto al 63 per cento del 2008, contro il 54 per cento del settore). Per quanto la differenza possa essere parzialmente giustificata dalle peculiarità di Genova - città assai complicata - la distanza tra Amt e il resto del settore deve nascondere necessariamente delle ampie sacche di inefficienza.

Questo è ancor più rilevante se si considerano due ulteriori questioni: anzitutto, la media nazionale mette assieme aziende relativamente efficienti e altre relativamente inefficienti, e dunque il confronto non è di per sé penalizzante per il capoluogo ligure. Secondariamente, il trasporto pubblico locale italiano è mediamente molto inefficiente.

Uno studio di Ugo Arrigo sulla base di dati della Commissione europea rivela che, in media, il co-

sto per vettura-chilometro del trasporto pubblico italiano è "più elevato del 20 per cento rispetto all'insieme dei Paesi (Italia compresa) con una forma di mercato simile alla nostra, del 61 per cento rispetto ai Paesi a concorrenza controllata e pari a 2,5 volte il costo unitario realizzato nel mercato liberalizzato britannico". Questo significa che, attraverso una mera riforma interna (principalmente di natura lavoristica), i costi unitari del trasporto pubblico locale italiano potrebbero ridursi, e di molto. Poiché Amt fa peggio della media italiana, queste conclusioni sono ancor più vere, e spingono a credere che il taglio dei trasferimenti - circa il 10 per cento dei ricavi totali - possa essere più che bilanciato da una migliore organizzazione interna.

Il sindaco e il *management* dell'azienda dovrebbero dunque fornire una risposta convincente a questa semplice domanda: per far fronte alla manovra, sono state prese in considerazione forme di efficientamento dell'azienda? Così, tanto per sapere se i sacrifici devono farli sempre gli stessi oppure se, almeno in situazione di emergenza, anche qualcun altro farà la sua parte.

CARLO STAGNARO

© RIPRODUZIONE RISERVATA

RIORGANIZZARE

Attraverso una semplice riforma interna, i costi unitari del trasporto pubblico locale italiano potrebbero ridursi di molto

