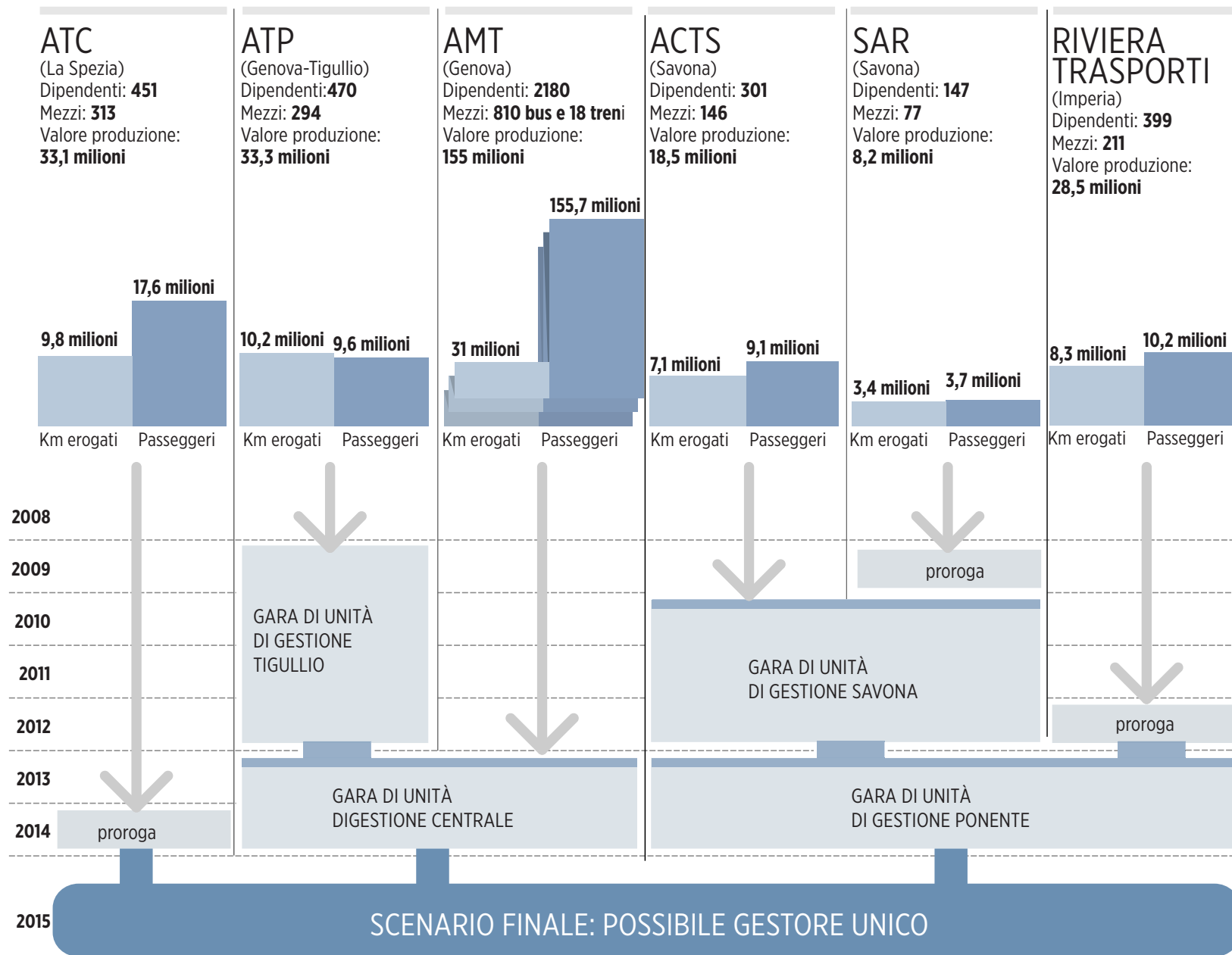


391

*** IL VALORE del trasporto pubblico locale in Liguria ammonta a 391,4 milioni di euro compresa la competenza regionale di Trenitalia. La Regione contribuisce con uno stanziamento di oltre 220 milioni di euro l'anno, i cui due terzi vanno interamente al trasporto su ferro.

5.418

*** I DIPENDENTI pubblici che ruotano attorno alla galassia del trasporto locale in Liguria sono 5.418. Oltre i due terzi lavorano tra l'Amt di Genova (con 2.180 dipendenti) e Trenitalia (1.428). Si tratta di un lavoratore ogni 38 mila passeggeri trasportati in un anno.



208

*** OGNI anno circolano sui mezzi pubblici liguri (autobus e treni regionali), quasi 208 milioni di passeggeri. La sola Amt di Genova ne serve ogni anno 155 milioni, garantendosi una quota superiore al 75%. La stessa Amt è l'unica che dispone anche di mezzi su ferro.

2,6

*** LA SPESA per il trasporto pubblico è di 2,6 centesimi di euro per ogni chilometro percorso da ogni passeggero. Il coefficiente si ricava dividendo il valore della produzione complessiva per il numero dei passeggeri trasportati e il numero di chilometri percorsi.

Trasporto pubblico LA GRANDE GARA

GENOVA. Sei aziende liguri del trasporto pubblico (soprattutto su gomma, ma anche su ferro) unite nel 2015. È il quadro migliore, secondo gli esperti, per garantire efficacia al servizio, taglio dei costi fissi e competitività sia in termini di stanziamenti pubblici sia in termini di spesa per i cittadini-utenti. È certamente uno schema ambizioso, che tende a sposare la spezzina Riviera Trasporti, le savonesi Sar e Acts, le genovesi Amt e Atp, la spezzina Atc. Con un processo lento, ma inesorabile (per altro: non accelerabile visti i vincoli di legge e i termini delle concessioni in corso) che in otto anni celebra il matrimonio in una grande gara. E che guarda, senza timidezza, ai due soggetti rigorosamente su ferro della regione: la piccola Genova-Casella e il gigante di Trenitalia Liguria. Se non si fa nulla, in pochi anni il debito pubblico delle sei aziende sfonderebbe i 40 milioni di euro l'anno. Una voragine. L'approdo finale è davvero quello del gestore unico, per il ferro e per la gomma. Che non significa monopolio, anzi, significa, stando allo studio nelle mani della Regione, liberalizzazione. Perché quel gestore unico dovrà essere individuato da una serie di grandi gare,

Sei aziende in Liguria per gli autobus urbani ed extraurbani. Più due società ferroviarie. Ma, senza modificare l'assetto generale, nel 2011 è prevista una perdita annua di almeno 40 milioni di euro. La Regione ha allora commissionato uno studio che dimostra come il futuro porti verso un unico gestore

appunto. E, a regime, i giganti favoriti oggi potrebbero essere messi in difficoltà da altri attori. Liguri, italiani o stranieri. Con gli enti locali - e la Regione con l'Authority del Trasporto Pubblico - nel ruolo di controllori e regolatori. Sia in termini di qualità del servizio, sia per i costi per i cittadini, sia per l'offerta minima e garantita per tutto il territorio. «Un gestore unico per il trasporto pubblico ligure, per la gomma e la rotaia, è la soluzione più difficile e impegnativa; ma per me resta quella migliore, un sogno da realizzare per avere un trasporto pubblico locale competitivo ed efficiente». E con queste parole che ha descritto lo studio l'assessore regionale alle Infrastrutture, Luigi

Merlo, che non ha esitato ad annunciare la volontà di arrivare entro pochi anni al quel quadro finale. Nasceva da questa necessità di capire la ricetta migliore la scelta della Regione di affidare lo studio alla società specializzata Axteria. L'obiettivo fondamentale è quello di capire fino a che punto è possibile semplificare la gestione del trasporto pubblico locale in Liguria, con il "paletto" fissato alla riduzione delle aziende almeno a tre soggetti: uno per il ponente, uno per l'area centrale e uno per il levante. Merlo ha spiegato che oggi si avvia una riflessione con il consiglio regionale, gli enti locali, le aziende («che hanno già mostrato disponibilità»), i sindacati e gli utenti. Lo studio della Regione

Liguria coincide infatti con una serie di provvedimenti adottati dal Governo, come la riforma della legge 422 del 1997, le ipotesi di liberalizzazioni dei servizi, la modifica dell'articolo 10 della Legge Finanziaria, tutti tesi a cambiare strutturalmente il comparto. «Per la Liguria, che eroga ogni anno oltre 225 milioni per il trasporto locale - ha aggiunto Merlo -, questo sistema è la base fondamentale del welfare collettivo e una riforma strutturale non è più rinviabile». Secondo quanto emerso, in assenza di interventi correttivi la gestione del trasporto locale ligure è destinata nel 2011 a presentare un risultato operativo negativo per oltre 40 milioni di euro. Da qui la necessità di elaborare nuove soluzioni per una riforma del sistema: tre riguardano l'integrazione territoriale dei servizi su gomma e l'ultima anche un' integrazione modale tra gomma e ferro. Il primo scenario prevede, appunto, la riduzione a tre aziende per il trasporto su gomma (Ponente, Centrale e Levante) in grado di generare benefici per 10-11 milioni di euro, derivanti in gran parte da sinergie sui costi. Il secondo scenario prevede che il Tpl su

gomma sia affidato a due gestori, rispettivamente attivi nell'area metropolitana di Genova e nel restante territorio regionale. Il terzo ipotizza due operatori regionali dedicati rispettivamente al servizio su gomma e a quello su ferro. In questo caso l'integrazione di tutti gli operatori di autobus consentirebbe 20 milioni di euro di risparmio. Il quarto scenario prevede un unico operatore integrato gomma-ferro la cui costituzione consentirebbe di avere a regime risparmi per 30 milioni. Uno scenario quest'ultimo, che porterebbe la Liguria a essere una regione pilota a livello nazionale, che seguirebbe pochi (risciti) esperimenti a livello europeo. C'è il precedente Friuli, la cui orografia territoriale, però, è troppo diversa dalla nostra. «In un momento così delicato per il trasporto pubblico - spiega Enrico Sassi, coordinatore della commissione trasporti di Confservizi Liguria - è fondamentale che la Regione abbia scelto di avviare un processo di revisione e di rilancio, per superare una situazione che oggi si limita alla gestione dell'emergenza e non consente alcuna seria programmazione da parte delle imprese». **GIOVANNI MARI**

LA SCOMMESSA DELLA REGIONE
Un gestore unico è la soluzione più difficile e impegnativa; ma per me resta quella migliore
LUIGI MERLO
assessore regionale ai Trasporti

RICETTE FORTI CONTRO LA CRISI
In un momento così delicato e di grandi emergenze è fondamentale avviare un forte piano di revisione
ENRICO SASSI
confservizi Liguria

>> IL CONFRONTO

SENZA CORRETTIVI IL SISTEMA CROLLA IN MENO DI CINQUE ANNI



*** GENOVA. Lo studio Axteria non lascia spazi a dubbi: «In assenza di interventi correttivi, la gestione del trasporto pubblico locale in Liguria su gomma e ferro presenterebbe nel 2011 un risultato operativo negativo per oltre 40 milioni di euro». È l'analisi dello scenario inerziale, che parte per altro dal presupposto che la produzione di chilometri nel periodo resti costante a quella registrata nel 2006. Non solo, il conteggio tiene in considerazione anche l'intero sistema trasportistico di Trenitalia e l'aggregazione prevista nel

2009 dei due attuali gestori della provincia di Savona. I crescenti scenari di integrazione dimostrano i benefici economici dovuti all'accorpamento dei gestori: già dieci milioni di euro in meno di passivo con lo scenario minimo, che salgono a 13 milioni nello scenario intermedio e salgono fino a oltre 22 milioni nello scenario finale (che ancora non prevede il gestore unico). Quindi i soli tre gestori, anziché sei, dovrebbero più che dimezzare il rosso dei conti. Ma la razionalizzazione potrebbe di certo migliorare ancora il trend.

>> IL CONTROLLO

UN'AUTHORITY REGIONALE PER GARANTIRE LA QUALITÀ DEI SERVIZI



*** GENOVA. Esiste in diversi Paesi europei, potrebbe sorgere anche in Liguria. Si tratta di un'Authority regionale sul trasporto pubblico, quanto mai necessaria nel caso il gestore del servizio diventasse unico e quando la liberalizzazione sarà un fatto compiuto. L'agenzia regionale avrebbe l'obiettivo di definire gli standard dei livelli del servizio offerto, di valutare e definire le politiche tariffarie, di valutare la qualità del servizio effettivamente erogato e di gestire gli affidamenti (dalla predisposizione delle gare allo svolgi-

mento delle procedure di gare fino alla stipula dei contratti di servizio). L'agenzia dovrà quindi anche controllare l'effettivo rispetto di gare, contratti e accordi di programma e funzionare da supporto tecnico per tutti gli enti locali coinvolti. Dovrà soprattutto svolgere la funzione di regia per la progressiva integrazione del servizio. Le principali agenzie del genere sono già attive a Berlino, Francoforte, Barcellona, Parigi, Amsterdam, Londra, Manchester e Bruxelles. La più "potente" resta però quella di Stoccolma.

>> GLI ALTRI "ATTORI"

TRENITALIA LIGURIA

*** Nella sua dimensione regionale, Trenitalia resta un colosso del trasporto pubblico, anche se, per valore di passeggeri trasportati e chilometri percorsi, è inferiore all'Amt di Genova.

• TRENITALIA DR LIGURIA:
Dipendenti: 1.428
Mezzi: 549
Km erogati: 7,5 milioni
Passeggeri trasportati: 1,3 milioni
Valore di produzione: 111,1 milioni

LA "GENOVA-CASELLA"

*** Unico soggetto locale, la Genova-Casella è un importante sistema di trasporto per l'entroterra genovese e può consentire un alto livello di integrazione.

• FERROVIA GENOVA-CASELLA:
Dipendenti: 42
Mezzi: 21
Km erogati: 0,2 milioni
Passeggeri trasportati: 0,2 milioni
Valore di produzione: 2,3 milioni