

I trasporti nel caos

Amt, la Caporetto di Diaz “Senza soldi non si può fare di più” Nel corso del 2009 persi tre milioni di passeggeri

DONATELLA ALFONSO

«**C**ON i soldi che abbiamo, questo è quello che riusciamo a fare...». Daniele Diaz, amministratore delegato di Amt e uomo di Transdev, il socio privato di minoranza dell'azienda di trasporto, allarga le braccia: è vero, ci sono meno corse, i disagi si possono sentire; grazie comunque a Comune e Regione per quanto hanno fatto, ma ancora non basta: bisogna che sia lo stato a tornare a considerare strategico il trasporto pubblico se no andrà ancora peggio. Conferma che ci saranno le nuove assunzioni, anche se scaglionate; alla fine del 2010, insomma, si potrà stare meglio di ora. Basta avere pazienza alla fermata: ma tre milioni di passeggeri, nel corso del 2009, si sono già persi.

Ingegnere Diaz, 700 corse in meno e disagi crescenti. Cosa risponde Amt ai genovesi, che nonostante tutto per il 41% degli spostamenti usano il bus?

«Rispondo che il nostro obiettivo principale è dare un servizio compatibile con le risorse che abbiamo, e quando si può, non spreccarle. La Regione ci ha dato 1,250 milioni l'anno per vent'anni per comprare i bus; il Comune ha fat-

**L'amministratore delegato ammette
“In passato molte corse saltavano ma non lo dicevamo...”**

to uno sforzo incredibile. Io sono grato a tutti. Però non basta».

Quindi: ancora grazie che vi abbiamo tagliato solo 700 corse?

«Guardi che sul feriale le corse in meno sono 326 al giorno (più delle 266 indicate da Repubblica; ndr) su 3359... Se voi sommate anche altro...»

Sommiamo anche i servizi che mancano al sabato e nei festivi. È vero che andranno via altri 60 autisti?

«Ogni anno il turnover è di circa 60 persone. Certo, lo smaltimento della graduatoria è più lento di quel che pensavamo... ma faremo un nuovo bando, entro la fine dell'anno dovremmo essere di nuovo in pari. D'altro canto è vero che, se non ci sono gli autisti, non si effettuano le corse. Magari nell'orario dell'anno scorso le 326 corse erano segnate, e non sempre erano. Ora ammettiamo che non ci sono».

Quindi quest'anno l'orario è veritiero e nel 2009 era menzognero?

«Abbiamo avuto più volte delle sofferenze di organico. L'orario attuale dovremmo poterlo mantenere; il taglio reale è quindi del 2,4%. Ovviamente fatti salvi inconvenienti di vario genere».

Già, parliamo delle manutenzioni: tanti guasti e, a quanto risulta, la domenica in una rimessa ci sono solo due operai...

«Abbiamo assunto cinque operai, per il resto stiamo lavorando: con i nuovi bus che compriamo dovrebbero esserci meno problemi. Ma è chiaro che, con un

parco mezzi che in media ha nove anni, i guasti sono possibili. Proviamo a fare di più anche con le pulizie, aumentando il numero delle ore: ma è chiaro che questo ha un costo».

È vero che pensate di assumere ex autisti in lista di mobilità già cinquantenni, che costano meno in termini di contributi?

«No, non è vero che guadagnano meno. E alle selezioni può partecipare chiunque abbia i requisiti, indipendentemente dall'età».

A proposito di costi: i sindacati dicono che l'assunzione di un portavoce del presidente e la nomina di due nuovi dirigenti valgono come 25 giovani autisti...

«Smettiamola con le favole! Amt spende 120 milioni l'anno per 2500 dipendenti, con un costo medio di 48 mila euro ciascuno. Il portavoce, che fa anche altre cose, sta in questa media. Le indennità ai due nuovi dirigenti, uno a capo di 1600 autisti, l'altro di metro e ascensori, ha solo costi per l'azienda in termini di inquadra-

“C'è già una nuova preoccupazione: dove poter reperire i 6 milioni per il contratto di lavoro”

mento. In totale, il valore di due autisti. Ma penso sia giusto avere anche altre figure professionali, in Amt».

Andiamo nel dettaglio: perché tagliare 36 corse a due linee sovraffollate come il “35” e il “35”?

«Se accetteremo che i disagi sono troppo forti, interverremo. Ma insisto: per dare un servizio pubblico bisogna avere i conti in ordine; e lo Stato si dimentica del trasporto pubblico. Perciò, se avessimo 30 milioni in più, come ha ottenuto il servizio ferroviario regionale, saremmo qui a chiederci come spenderli... Invece siamo già preoccupati se non ci arriveranno, come pare, i 6 milioni per il

costo del contratto di lavoro. Dove li troviamo?».

Avevate soppresso il 19 e ora su Sampierdarena mancano altre 62 corse...

«Ma nelle ore di punta il “18” ha una frequenza di quattro minuti. Traffico permettendo».

Diaz, per finire: perché i genovesi, di fronte a tutto questo, dovrebbero continuare a prendere il bus?

«Perché Amt garantisce 30 milioni di chilometri di trasporto, di cui 28 milioni su gomma, e su 2500 fermate. E le indagini ci danno un indice di soddisfazione degli utenti superiore a Milano, con metrò e tutto. Peraltro, gli italiani, e non solo i genovesi, prendono meno i mezzi pubblici...»

Hanno già scelto la macchina?

«Io so che nel 2009 abbiamo avuto 3 milioni di passeggeri in meno. Pensiamo sia per colpa della crisi, che ha limitato i viaggi casuali. Ma ci sono anche meno ricavi».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Quattro domande all'Amt



TAGLI PESANTI

Come si possono togliere 36 corse feriali a linee sovraffollate quali 35 e 35/ che, semmai, avrebbero bisogno di più bus?



DISAGI A PONENTE

È accettabile che chi vive a Sampierdarena perda in un colpo solo 62 corse nei giorni lavorativi su quattro delle linee principali?



BEI TEMPI

Carosello di bus e filobus nello stesso momento attorno alla rotonda di Corvetto. Siamo nel 1956 e questa immagine tratta dall'Archivio storico dell'Amt documenta quanto fosse alta allora l'offerta di trasporto. Sopra Daniele Diaz



L'analisi

FRANCESCO LA SPINA

GIUSTO un mese fa, 14 dicembre 2009: l'amministrazione comunale, nell'annunciare che dopo le vacanze di Natale, in Sala Rossa, si comincerà a discutere l'ultima versione del Piano Urbano Mobilità, ribadisce una delle linee guida: rilancio del trasporto pubblico per una mobilità “sostenibile” a Genova dal punto di vista economico, sociale e ambientale. Più o meno negli stessi termini si erano espresse le giunte precedenti, da quella di Adriano Sansa (con l'assessore Villa artefice delle corsie centrali per i bus in Corso Europa) alle due guidate da Giuseppe Pericu. Sante parole, rimaste tali. Già, perché nello stesso arco di tempo, tra il 1993 e il 2008, l'offerta di servizio

Studio dell'Associazione Metrogenova: dal 1993 al 2008 corse ridotte del 15,4% e chilometri percorsi del 17,3% Quindici anni di tagli e promesse nel vuoto



I tempi di attesa alle fermate si allungano (foto Andrea Leoni)

pubblico ai genovesi, è stata ridotta. Drasticamente: 15,4% in meno di corse, 17,3% di percorrenza chilometrica, 7,9% di traffico offerto (il prodotto della lunghezza di ciascun percorso per il numero di

corse giornaliere sulla stessa tratta). E queste percentuali sono ulteriormente salite con i ritocchi operati sull'orario dallo scorso settembre e, soprattutto, con i tagli al servizio in vigore dalunedì 11.

Dati inconfutabili, frutto di un attento studio: «Analisi dell'offerta di trasporto pubblico urbano nel Comune di Genova anni 2003-2008» è il ponderoso documento che tre appassionati genovesi (Andrea Aleo, Claudio Bellini e

Tutte le giunte che si sono susseguite hanno sbandierato priorità al servizio pubblico. Parole...

Flavio Giuffrè) hanno realizzato per l'Associazione Metrogenova, nata nel 2006 per seguire lo sviluppo della metropolitana, per poi allargare l'area d'interesse all'insieme della mobilità genovese, fino a

realizzare un vasto e ragionato studio in prospettiva 2020 (investimenti su metrò, ferrovia e tram unica via d'uscita). In quindici anni la popolazione residente è scesa del 9,2%, l'età media è salita, i ritmi di vita e gli schemi lavorativi sono cambiati. Ma, dal punto di vista dell'utenza, il trasporto pubblico è sempre più peggiorato: aumento dei tempi di attesa e del numero di trasbordi, gran parte degli itinerari “privilegiati” per i bus rimasti sulla carta. Il risultato: un traffico veicolare sempre più caotico e una quantità di mezzi a “due ruote” cresciuta enormemente. Realtà dalle quali il servizio Amt viene sempre più schiacciato, alla faccia di tante parole e di obiettivi di sviluppo finora vanamente sbandierati.

© RIPRODUZIONE RISERVATA