

**CONSIGLIO REGIONALE** Quella consulenza d'oro che nessuno ha visto

# L'agenzia per il trasporto parte con il freno tirato

*Scajola (Fi): «I risparmi andranno a pagare l'aumento degli stipendi. Esiste un rischio licenziamenti che nessuno dice»*

**Monica Bottino**

■ Sembrava che avesse ingranato la marcia giusta, invece ieri in consiglio regionale la legge sulla creazione di un'agenzia unica del trasporto pubblico locale ha subito una brusca frenata. L'argomento è tra quelli più spinosi che il governatore Burlando si trova a dover affrontare, anche in ragione del dissesto di aziende come Amt e Atp che solo confluendo in un unico grande azienda regionale potrebbero avere la speranza di sopravvivenza.

Mal'opposizione di Forza Italia e della Lista Biasotti ieri, insieme con i dubbi avanzati da Raffaella Della Bianca del Gruppo Misto, hanno reso l'atmosfera particolarmente vivace, non senza uno scarico di colpa tra maggioranza e opposizione su chi si è reso responsabile dei ritardi con sui si mette mano alla riorganizzazione di un settore allo sbando.

**La novità.** Lapidario l'assessore ai Trasporti Enrico Vesco, che leggendo la relazione di presentazione della legge che istituisce l'Agenzia ha tuttavia annunciato che si può modificare la legge sul trasporto pubblico regionale «per rendere facoltativa e non più obbligatoria la partecipazione degli enti locali alla agenzia regionale e superare così le resistenze delle province di Imperia e Savona». «No a una agenzia partecipata solo dalla Regione» ha aggiunto Vesco né a tre bacini di trasporto locale

che renderebbero il servizio troppo frammentato.

«Assurdo dire chi ci sta e chi non ci sta», ha ribattuto Marco Scajola consigliere di Forza Italia. «Ad oggi l'adesione delle Province è comunque subordinata a opportuni chiarimenti, che noi chiediamo da mesi, ma che nessuno ci ha ancora dato». Se da una parte, infatti, la creazione di un'Agenzia regionale per il trasporto pubblico porterebbe a detta di Claudio Burlando a un risparmio di 25 milioni di euro all'anno relativi all'Iva, dall'altra Scajola fa notare che non è per niente chiaro il destino dei lavoratori delle varie aziende, i cui stipendi comunque dovrebbero essere parametrati tutti sul modello più alto, che attualmente è quello dei lavoratori di Amt. «Allora ci devono spiegare dove sta il risparmio, se l'Agenzia spenderebbe 20 milioni di euro in più all'anno solo per pagare a tutti gli stessi stipendi» ha detto Scajola, che ha aggiunto anche che la nor-

mativa nazionale in riguardo dice che sono più concorrenziali per le gare bacini piccoli rispetto a quelli più grandi.

**I dubbi.** Ma l'esponente di Forza Italia ha messo il dito anche in un'altra questione di non minore importanza. «Le Province non sanno né quali saranno i costi per i loro enti, né a fronte di quali servizi - aggiunge - e per di più, a parte la clausola di garanzia, che vale per un anno, non ci sono certezze per il mantenimento in organico di tutti i di-

Scajola prima e Lorenzo Pellerano (Lista Biasotti) poi, insieme con il capogruppo del Pdl Marco Melgrati, hanno anche portato l'attenzione sull'anomalia dell'affidamento di uno studio «propedeutico» alla legge alla Filse, per 450 mila euro di cui ad oggi, a legge scritta, non si conoscono ancora i risultati. «Senza dati oggettivi sulla situazione attuale del Tpl e sui flussi di traffico e senza studi economici sulla definizione dei bacini, non possiamo assumerci il rischio di consegnare una delega in bianco a una maggioranza che, in nove anni

di gestione in continuità del tpl, ha inanellato una serie preoccupante di insuccessi, portando il servizio alla soglia del fallimento». «La grave responsabilità politica del centrosinistra è evidente soprattutto a Genova, nel caso di Amt» ha spiegato Pellerano.

**Gli sprechi.** Solo per citare qualche dato - dice Pellerano - «ricordo i 750 milioni di euro spesi per realizzare a Genova la metropolitana più corta del mondo, che manca ancora di un collegamento diretto con la prima stazione cittadina, quella di Princi-

pe, e con i quartieri popolosi di Marassi e San Fruttuoso. E ancora: il fallimento del biglietto elettronico costato 4 milioni di euro senza produrre alcun risultato». Pellerano ha ricordato anche la mancata attuazione del road pricing che avrebbe potuto liberare dal traffico privato il centro di Ge-

nova e favorire l'uso dei bus. Il naufragio del multitaxi e l'assenza, quasi totale, dei parcheggi urbani di interscambio. E infine, la vendita delle rimesse di Amt, Guglielmetti e di Boccadasse, «servita solo a tappare qualche buco aziendale, senza produrre alcun risanamento». «Emerge evidente l'assoluta mancanza di programmazione nella gestione del tpla Genova e in generale in Liguria negli ultimi decenni; la qualità del servizio è sotto gli occhi di tutti. Anche nella realizzazione dell'Agenzia unica abbiamo assistito a scelte prese "a occhi chiusi" con preoccupanti forzature, senza una seria valutazione propedeutica. La riforma è stata impostata senza conoscere i risultati dello studio commissionato a Filse, costato poco meno di mezzo milione di euro», ha concluso il consigliere.

**L'accelerata.** Da parte sua l'assessore Vesco ha voluto imprimere un'accelerata. «Le adesioni le abbiamo, vanno formalizzate - ha detto La costituzione formale dell'Agenzia dovrebbe avvenire entro l'8 maggio 2014. I principali nodi ancora aperti riguardano la ripartizione del 60% del capitale sociale fra gli enti locali garantendo che il **Comune di Genova** non abbia una netta prevalenza ma solo il 26% del capitale. Questo passaggio però non è ancora condiviso da tutti».

**La replica di Burlando.** «Se una critica va rivolta a questa maggioranza è di non essere riuscita, come governo del sistema, a venire a capo di questa vicenda prima», ha detto il presidente della giunta che ha quindi precisato che «questa Agenzia fa risparmiare 25 milioni di euro di Iva. In questo momento in cui non abbiamo un centesimo sarebbe stato giusto avere questi soldi prima. Possiamo, quindi, buttare via 20 milioni di euro, quando ci dicono che li possiamo risparmiare e utilizzare per acquistare nuovi bus quindi per nuovi posti di lavoro, invece di darli in fiscalità?». Secondo Burlando l'agenzia dovrebbe essere unica. «Il Governo dice che deve essere grande almeno come una

Provincia. Il termine "almeno" ci invita a farne una più grande e più grande della Provincia in Liguria c'è solo la Regione. El' Autorità dice che la Regione è troppo grossa. Noi - ha aggiunto Burlando - domani (oggi ndr) andremo al Ministero e diremo che il consiglio ha espresso a maggioranza una volontà lasciando aperto il bivio gomma/ferro-gomma». Secondo Burlando una volta chiarito il problema delle quote che spettano alle singole province e risolti questi aspetti nulla dovrebbe più ostacolare il percorso della legge Poiché le Province ci hanno comunicato per iscritto che aderiscono e che vogliono discutere solamente di questi aspetti, li metteremo a posto. Diversamente, è meglio che ci dicano se vogliono stare per conto loro e che si realizzino le Agenzie imperiese e savonese. Il vero argomento riguarda la scadenza degli affidamenti. Noi potremmo già essere in gara da diversi mesi, ma bloccando l'Agenzia le concessioni scadono».



**AUTOBUS** Non tutte le aziende liguri di trasporto sono in deficit come Amt

[Pegaso]