PERIODICO DI INFORMAZIONE AMT

AMTGenova

OMNIBUS

1 maggio-giugno 2016

Omnibus - Periodico bimestrale online
Autorizzazione del Tribunale di Genova n° 29/1979 dell' 8.10.1979
Direttore Responsabile: Alessandra Ramagli

Proprietario ed editore: Azienda Mobilità e Trasporti Spa - P.IVA 03783930104
Sede legale e redazione: via L. Montaldo, 2 - 16137 Genova
Service provider: interno, fornito da "Ufficio S.I.A. Sistemi Informativi Aziendali" di Amt SpA. Copyright 2014 - www.amt.genova.it .

AMT Genova

indice

Il ritorno di OmniBus 3

120 anni in movimento 4

Il trasporto pubblico a Genova 8

Il parco autobus di Amt. Genova, un paradigma del caso Italia 10

Ripartito il trenino di Casella 21

Una ferrovia da Genova a Casella. La storia 22

Esente da iscrizione al R.O.C.

Il ritorno di OmniBus

Livio Ravera *Amministratore Unico Amt Genova*

Uscito per la prima volta nel 1979, dopo diversi anni di stop torna, in una veste tutta nuova e in formato elettronico, Omnibus, la pubblicazione di Amt sul mondo del trasporto pubblico genovese.
La testata originale, rigorosamente mantenuta, è il legame con la storia dell'azienda che ha scritto, con i suoi centenari servizi, anche la storia della città. Da ieri a oggi, ma ancora di più guardando il domani, l'obiettivo che ci poniamo è raccontarvi come evolve questa realtà, quali prospettive si concretizzano all'orizzonte, ritagliandoci uno spazio di approfondimento altrimenti difficile.

La newsletter è destinata al pubblico dei nostri interlocutori, cioè tutti coloro che sono "portatori di interessi" rispetto alle attività dell'impresa Amt. Sono tali, oltre all'unico azionista Comune di Genova, il pubblico degli utilizzatori del servizio (130 milioni di viaggi all'anno), le associazioni dei consumatori, i dipendenti dell'azienda (una comunità di lavoro di oltre 2200 persone) gli enti finanziatori (Regione Liguria e Comune di Genova), le rappresentanze dei lavoratori, gli organi di informazione, il mondo politico ed economico, le categorie produttive.
Sono coloro che parlano di noi, che su di noi esprimono giudizi, che hanno aspettative per il miglioramento dei servizi che produciamo, o che per noi svolgono un lavoro e che con noi si relazionano; insomma tutti coloro che interagiscono con l'Azienda e da tale interazione traggono elementi di interesse.
Amt comunica tramite il servizio reso alla città, con i sui mezzi e con il suo personale che ogni giorno rappresenta l'azienda nel delicato compito di trasportare le persone nelle loro diverse destinazioni e per le loro varie esigenze di vita, o nell'accogliere i clienti presso le strutture di vendita e di informazione presenti in città, o ancora con gli strumenti di informazione più avanzati: sito web e App sul Tpl genovese.

Passato e presente dell'Azienda corrispondono al passato e al presente di Genova; da fine '800 ad oggi (da UITE a Amt) l'evoluzione del trasporto pubblico locale e quello del contesto socio economico e politico della città vanno di pari passo.

L'oggi è, per il settore del Tpl la vigilia dell'appuntamento con la concorrenza rimandato da un ventennio. Le gare per la gestione del servizio pubblico nei nuovi bacini che la Regione individuerà costringeranno le aziende a misurarsi con il mercato, pubblica o privata che sia la loro proprietà. L'offerta vincente dovrà poggiare su: un capitale economico in grado di supportare gli ingenti investimenti; un servizio offerto in grado di attrarre i cittadini e quindi aumentare i ricavi; un'efficiente organizzazione aziendale.
Amt ha compiuto dei passi significativi ma non sufficienti per presentarsi pronta alla gara per l'assegnazione del contratto di servizio sul bacino metropolitano.
Se, infatti, il raggiungimento della triplice certificazione Sistema Qualità Ambiente Sicurezza, attesta la peculiare capacità ad operare del proprio personale, l'obbligo di soggiacere alle innumerevoli norme e regolamenti, di derivazione nazionale, sulle società partecipate dagli enti locali ne svia il naturale impulso da azienda, da liberarsi necessariamente in prossimità di una gara, verso una burocratica eutanasia nell'ambito della pubblica amministrazione.

La questione del rinnovo del parco mezzi del Tpl ha ormai superato il livello di guardia. Nella paziente attesa dell'arrivo di 200 nuovi mezzi che nel 2013 sono stati promessi dalla Regione Liguria in un apposto accordo, Amt ha deciso di intervenire direttamente e in autofinanziamento per l'acquisto, in tempi rapidi di nuovi bus.

Ciò rappresenta uno sforzo considerevole, sebbene insufficiente, per un'azienda che, al di là di un risicato ma onorevole utile di bilancio (conseguito per il terzo anno consecutivo con il supporto dell'azionista unico) non dispone certo della capacità finanziaria necessaria a fronteggiare un problema di queste dimensioni.

Con questo primo numero, Omnibus si presenta con temi che uniscono il presente, il passato e il futuro del trasporto pubblico a Genova, aperti ai vostri contributi di idee ed alle vostre valutazioni, per far evolvere e migliorare il nostro servizio ai cittadini genovesi.

120 anni in movimento

Mauro Pedemonte *Direttore Affari Generali e Legali Amt Genova*

"120 ANNI IN MOVIMENTO", 120 anni di trasporto pubblico organizzato a livello industriale a servizio della città, oltre un terzo dei quali vissuti in prima persona.

Questo lavoro si può considerare la sintesi delle ricerche che ho svolto in 35 anni di "tranvieritudine". Tutto ha avuto inizio nel 1979 quando, giovane addetto alle pubbliche relazioni, iniziai a collaborare alla stesura del volume "Storia del trasporto pubblico a Genova" pubblicato nel 1980.
Fu quello il momento in cui mi resi materialmente conto della consistenza numerica, della completezza e della ricchezza del materiale archivistico custodito in Azienda.
In realtà l'interesse per la conservazione dei documenti, dovuto al riconoscimento della loro rilevanza storica, iniziò a manifestarsi già a partire dal 1967 con le ricerche effettuate dal Professor Giorgio Doria sui salari dei tranvieri e, alcuni anni dopo, da Peter Hertner che nell'ambito di una ricerca di più ampio respiro indagò sul ruolo assunto dal capitale tedesco nell'economia italiana.
Sì, perché a Genova, come evidenziato dal Sindaco, dobbiamo l'avvento di un servizio di trasporto pubblico moderno ad un imprenditore tedesco, Emil Rathenau, fondatore dell'impresa elettrica AEG. Personaggio ancora più noto e soprattutto più importante di Emil Rathenau fu però il figlio Walter che divenne nel 1922 Ministro degli Esteri della Repubblica di Weimar.
Ebbene Walter fu per molti anni membro del Consiglio di Amministrazione della UITE, segno di quanto fosse ritenuto importante e strategico il trasporto pubblico di persone già agli inizi del '900.

Ma non furono solo i membri della famiglia Rathenau i personaggi della finanza e dell'industria che si alternarono alla guida della Società.
Ne ricordo solo alcuni (un elenco completo è fornito dall'appendice del volume dedicata agli Amministratori della Società): Gerolamo Rossi, senatore, imprenditore e direttore centrale della Banca Commerciale; Giacomo Durazzo Pallavicini, Presidente del Credito Italiano; il manager svizzero-tedesco Giovanni Turke, la cui villa in stile "eclettico genovese" progettata dall'architetto Gino Coppedè ancora oggi fa bella mostra in corso Italia; gli innumerevoli dirigenti di AEG, di Elettrobank (finanziaria svizzera di AEG) e della Banca Commerciale; l'industriale Matteo Bruzzo, delle omonime ferriere; David Viale; il banchiere Nicola Dall'Orso (Presidente del Banco di Chiavari); Raffaele Bombrini, che ricoprì contemporaneamente la carica di Presidente della UITE e quella di Podestà di Genova; Umberto Lasagna (comandante partigiano Canevari); Augusto Pedullà poi Sindaco di Genova e tanti altri ancora.
Ma torniamo all'Archivio Storico.
La UITE attribuì da subito molta importanza alla conservazione delle carte d'archivio, prova di diritti, obblighi e privilegi.
La Società, essendo un'impresa internazionale (pur avendo la sede sociale in Italia, le decisioni importanti venivano assunte in Germania, quelle strettamente operative e le riunioni di Consiglio di Amministrazione e dell'Assemblea a Genova; la documentazione era quindi conservata parte a Genova, parte a Berlino) dovette dotarsi di una struttura amministrativa innovativa per quei tempi, mettendo in pratica il concetto di archivio d'impresa.
Gli amministratori tedeschi, per poter controllare agevolmente la Società, chiesero fra l'altro che i documenti custoditi a Genova fossero accentrati in un unico archivio presso la sede della UITE affinché gli stessi Amministratori, quando si trovavano presenti a Genova per le varie riunioni, potessero averli a disposizione.

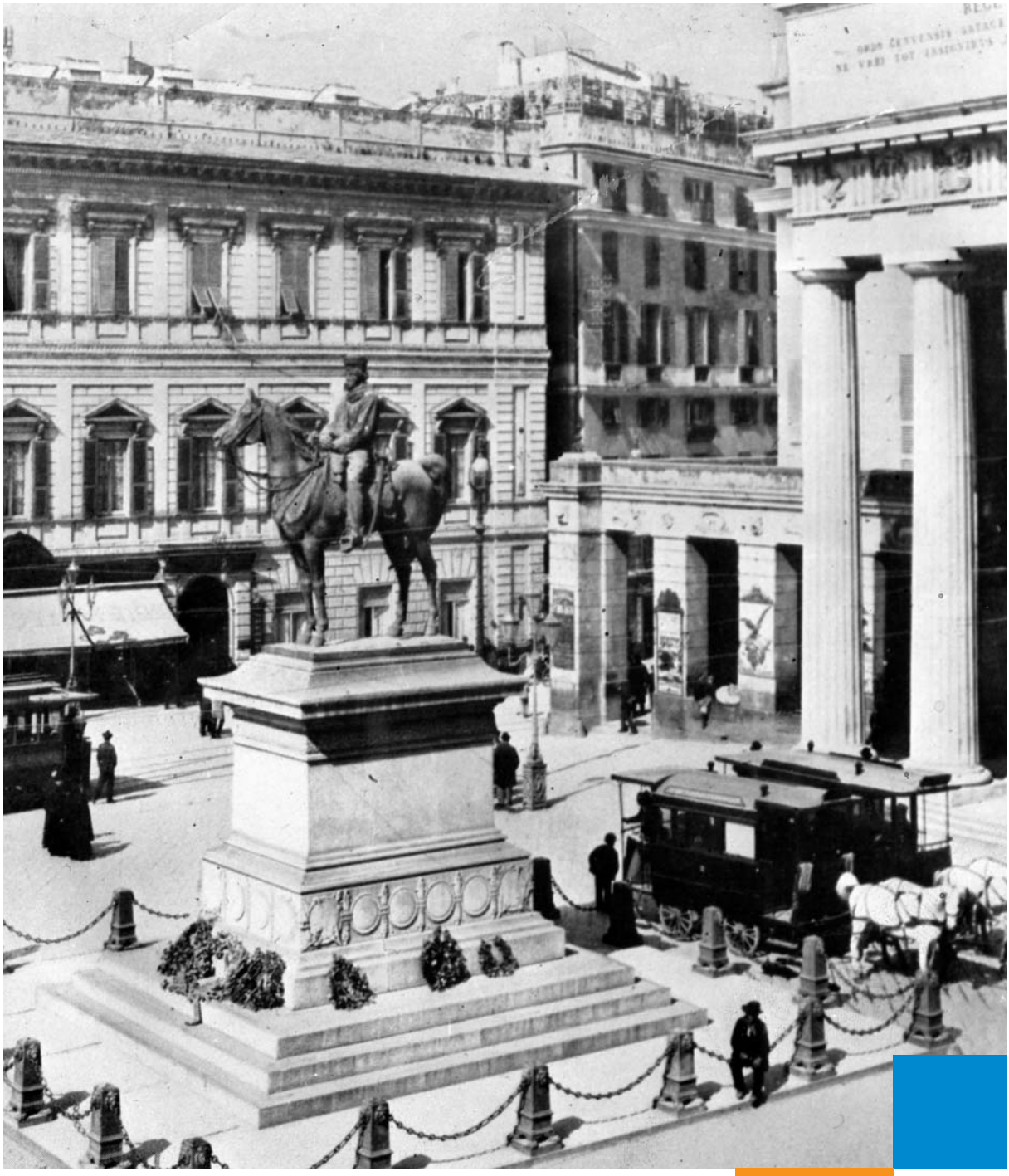
L'importanza di un archivio centrale venne confermata negli anni successivi.
Il modello organizzativo della UITE continuò a essere imperniato su un forte controllo centralizzato anche quando, nell'autunno del 1927, il Comune di Genova subentrò alla guida della Società come azionista di maggioranza. L'archivio continuò fino alla municipalizzazione della UITE, nel 1965, a mantenere un ruolo di eccezionale importanza per la vita della Società.

Rimase viva la tendenza a conservare tutta la documentazione, anche se il materiale documentario non più utile per fini amministrativi venne depositato in locali situati nei sotterranei della sede direzionale e in alcuni locali decentrati. L'aver "dimenticato" la documentazione ormai priva di finalità amministrative in un sotterraneo non funzionale, se da un lato creò problemi sulla "qualità" della conservazione, dall'altro impedì la dispersione della documentazione evitando, fra l'altro, scarti la creazione di poco opportune "collezioni amatoriali".
Nel 1981, grazie anche al prezioso contributo del Professor Giorgio Doria, AMT, seguendo le orme di quanto aveva appena fatto Ansaldo, costituiva ufficialmente l'Archivio Storico dell'Azienda.

Iniziarono le operazioni di "censimento" a conclusione delle quali vennero individuate quasi 21.000 unità archivistiche equivalenti a oltre sei milioni di carte, suddivise in 14 fondi archivistici. Iniziarono quindi le operazioni di riordino e inventariazione del materiale documentario, parallelamente alla ricerca di una più idonea collocazione e conservazione di tutto il materiale documentario.

Nel 1982 l'archivio fu dichiarato di "notevole interesse storico" dalla Sovrintendenza Archivistica per la Liguria e nel 1990 ne venne pubblicato l'inventario. Nel frattempo, su iniziativa del Prof. Franco Martignone, l'Università di Genova organizzò visite guidate presso l'Archivio Storico (e più in generale presso tutti gli archivi d'impresa genovesi) che coinvolgevano gli studenti del corso universitario di archivistica.

Se potessero leggere queste pagine, forse sarebbero soddisfatti anche gli amministratori tedeschi della UITE che alla fine del secolo scorso seppero far ordinare così scrupolosamente la gran massa di documenti prodotti dall'impresa. I loro insegnamenti, ereditati dai successivi amministratori italiani, hanno reso possibile questa pubblicazione.



“120 anni in movimento”

Dove acquistare il libro

“Genova la conosci: è importante, solida, quasi altera, pulita, benestante, notevolissima è la diffusione della lingua tedesca negli alberghi e nei negozi.

Vi sono più insegne tedesche a Genova che a Trieste o a Praga”.
Questa è una delle curiosità tratte dal libro “120 anni in movimento, Il trasporto pubblico a Genova tra economia e società” scritto da Mauro Pedemonte, Dirigente Affari generali e legali e Responsabile dell’Archivio storico di Amt. A scriverla fu Sigmund Freud durante un suo viaggio in Liguria nel settembre 1905.

È l’inizio del capitolo che illustra la prima innovazione nei trasporti pubblici: l’avvento dell’elettricità.
Il volume di Amt, edito in occasione del 120° anniversario dell’istituzione del servizio di trasporto pubblico “industriale” a Genova, ricostruisce, in un percorso anche iconografico, le vicende del Tpl cittadino dalle origini ad oggi, nel quadro della vita politica, economica e sociale della città.
Quasi 400 fotografie tratte dall’archivio storico di Amt raccontano la storia della città riletta attraverso la nascita e lo sviluppo del trasporto pubblico genovese.
L’avvento dell’elettricità, i primi tramways che sostituiscono i tram trainati dai cavalli, l’estensione della rete, il periodo tra le due guerre, la municipalizzazione della società.

La storia si dipana veloce tra fotografie e cronaca fino ai giorni nostri.
Foto di mezzi, tanti e diversi, ma non solo. Le molte immagini presenti nel volume raccontano la vita del personale in servizio e i diversi mestieri: conducenti, controllori, meccanici, elettricisti, gommisti, tornitori, tirafili, saldatori e tanti altri. Altre foto ricordano alcune delle attività svolte dai tranvieri nel tempo libero: lo sport, la banda musicale, le feste aziendali e tanto altro ancora.
Il libro si può acquistare presso le biglietterie Amt di via D’Annunzio 8, via Avio 9r e via Bobbio 250r al prezzo di 15 euro.
Il volume è disponibile anche presso le edicole che espongono la locandina con la copertina del libro.

Il trasporto pubblico e Genova

Anna Dagnino *Assessore Mobilità e Trasporti del Comune di Genova*

La prefazione e l'introduzione del libro "120 anni in movimento" sono opera del sindaco di Genova Marco Doria e dell'assessore alla mobilità del comune di Genova Anna Maria Dagnino.

Due contributi che testimoniano l'importanza che il trasporto pubblico ha rivestito nello sviluppo della città, facendone pienamente parte e seguendone gradualmente, nel corso dei decenni, il suo espandersi e il suo divenire, adattandosi ai nuovi insediamenti che poco alla volta hanno disegnato il suo assetto urbanistico e creato nuove esigenze di collegamenti e servizi.

La città cambia, si sviluppa, cresce e i cittadini si muovono, spostandosi lungo la costa e le valli, passando da una rete che a inizio del '900 conta 79 chilometri fino ad arrivare ai giorni nostri, con una rete capillare di 900 chilometri.

Lo sviluppo del trasporto pubblico va di pari passo con questi mutamenti, adattandosi alle fabbriche e agli insediamenti abitativi che nascono, alle tecnologie che si sviluppano, ai momenti storici che si alternano. Guardare alla storia deve servire per tenere traccia ma non solo, come scrive il sindaco Doria nella prefazione:"conoscere la storia oltre essere un prezioso elemento di cultura e di memoria può aiutarci a preservare del passato quanto di valido abbiamo ereditato e ad assumere le decisioni più idonee per la nostra comunità".

Questo volume rappresenta la settima tappa di una ricerca storica sostenuta con esemplare sensibilità dall'Azienda Mobilità e Trasporti di Genova.

Nel 1980 veniva pubblicato il volume "Storia del trasporto pubblico a Genova"; si stampavano poi gli atti del seminario internazionale sulla "Salvaguardia e valorizzazione degli archivi d'impresa" svoltosi nel 1982.
Un terzo libro "Personale, rapporti di lavoro e nuovi servizi nella UITE 1895-1940", edito nel 1986, presentava, sviluppando tre ricerche storiche, un campione della ricchezza tematica che si può ritrovare nella documentazione conservata presso l'Archivio Storico di AMT. Il quarto volume, "Inventario 1873-1965", edito nel 1990, testimonia invece il lungo lavoro compiuto nell'ambito della valorizzazione dell'Archivio Storico. Il quinto, "Il trasporto pubblico a Genova tra cronaca e storia", narra l'evoluzione del trasporto pubblico genovese dalle origini al 1992. Infine, la sesta pubblicazione, "Il filobus a Genova", celebra nel 1998 la reintroduzione del servizio filoviario a Genova, ricordando le vicende che determinarono l'introduzione e la successiva soppressione del servizio.
Quest'ultimo suggestivo volume documenta, attraverso un preciso percorso storico, affidato soprattutto a belle e significative immagini fotografiche, il servizio svolto dalle aziende di trasporto nella città.
Un lungo e articolato percorso iniziato con la presenza di imprese private nella gestione delle prime linee di omnibus a partire dagli anni seguenti l'Unità d'Italia per giungere, attraverso la municipalizzazione del servizio avvenuta nel 1965, all'attuale forma giuridica.

Penso, infine, che debba essere motivo di soddisfazione per Amt l'aver saputo iniziare, in un recente passato, un'operazione significativa a sostegno degli studi storici e averla voluta perseguire con coerenza anche in tempi come questi, così irti di difficoltà economiche, politiche e organizzative. Questo impegno culturale è un indice di civiltà e come tale merita un plauso dalla comunità dei genovesi e dalla più ampia comunità degli studiosi.

19
S. MARTINO
BORGORATTI

TAXI

Il parco autobus di Amt. Genova, un paradigma del caso Italia

Stefano Pesci *Direttore Generale Amt Genova*

Negli ultimi mesi Amt è spesso al centro dell'attenzione dei media e del dibattito istituzionale per il progressivo deterioramento della qualità dei mezzi circolanti: i circa 700 autobus con cui l'azienda giornalmente muove la città.

Alcune considerazioni di sintesi, più oltre dettagliate.
Nel nostro Paese la costante e continua riduzione delle risorse statali al Trasporto Pubblico Locale (nel seguito TPL) e in particolare di quelle destinate al rinnovo dei mezzi, ha prodotto una drastica contrazione, quasi l'azzeramento, degli investimenti in ciò che è uno degli asset principe della mobilità pubblica: il parco veicolare.

Conseguentemente si è assistito a un innalzamento - pressoché comune a quasi tutte le 970 aziende di trasporto pubblico operanti in Italia - dell'età media dei bus, che oggi si attesta intorno ai 12 anni: quasi il doppio di quella europea che è di circa 7 anni.

Nel caso genovese la flotta aziendale su gomma si caratterizza per un'anzianità media di oltre 14 anni (con il 6,5% dei mezzi che ne ha più di 25 e con 250 bus di categoria non superiore a euro 3). Una tale vetustà ha inevitabilmente prodotto l'aumento del numero dei guasti in linea e dei fermi bus in rimessa per riparazioni.

Ciononostante l'azienda, grazie all'impegno e alla professionalità del personale, a un'efficace organizzazione della gestione dei soccorsi, della sostituzione dei mezzi guasti e della regolazione del servizio nonché a una scorta di veicoli consistente, riesce a contenere le corse perse al di sotto del 1% del servizio programmato, dedicando ogni energia alla salvaguardia della qualità e della sicurezza del servizio per la clientela[1].

Tuttavia l'elevata scorta dei mezzi combinata all'alta frequenza degli interventi manutentivi non solo incrementa progressivamente l'incidenza dei costi di manutenzione sul bilancio aziendale, ma conduce anche a preconizzare un possibile - quanto inauspicato - collasso del sistema di trasporto locale su gomma, stante l'impossibilità di far circolare mezzi sempre più difficilmente riparabili, anche per la problematicità di reperire sul mercato i pezzi di ricambio per veicoli così arcaici.

La situazione genovese è paradigmatica della politica italiana in materia di TPL, contraddistinta da una carenza di investimenti nel settore - senza eguali in Europa - che non solo incide sulla qualità della vita delle città (sia da un punto di vista della mobilità dei cittadini, sia sotto il profilo ambientale) ma che rischia anche, se non corretta prontamente, di portare il Paese in una posizione periferica rispetto a tutti gli altri soggetti comunitari.
Per fornire un quadro esaustivo dell'impasse, si riportano alcuni dati emblematici di ciò che è più che una disattenzione della politica nazionale verso la mobilità pubblica, peraltro in contrasto con l'elevato livello di affezione degli italiani al TPL che, tra l'altro, a Genova, si attesta a uno dei valori più alti d'Italia (quasi il 50% degli spostamenti è in modalità pubblica).

Uso del bene TPL in Europa e in Italia

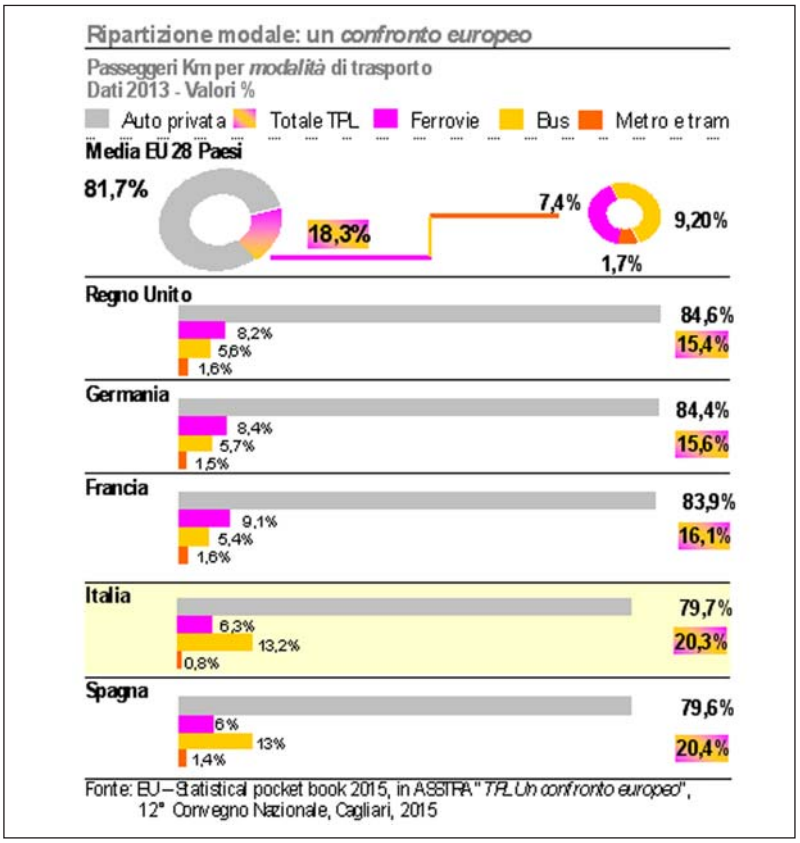
I dati del 2013 sulla ripartizione modale degli spostamenti rilevano che gli italiani utilizzano in modo significativo il TPL: più del 20% dei viaggi è con mezzi pubblici, a fronte di una media europea del 18,3% che, in Stati come Francia e Germania, scende rispettivamente al 16,1% e al 15,6%.

1) Per completezza informativa si ricorda che Amt ha ottenuto e mantiene da anni la certificazione di Qualità ISO 9001che riconosce l'aderenza delle attività aziendali agli standard internazionali di qualità.

Inoltre, in Italia il 13,2% dei passeggeri trasportati con mezzi pubblici è in modalità gomma: percentuale di circa 4 punti superiore alla media europea e significativamente maggiore di quella di Regno Unito, Germania e Francia che si attesta intorno al 5,5% (ancorché in tali Stati il minor ricorso al "bus" sia controbilanciato dall'uso del treno).

Un ulteriore, auspicabile, incremento nel nostro Paese del numero di utilizzatori della mobilità pubblica su gomma sembrerebbe di non facile e immediata realizzazione stante il circolo vizioso innescato dalla drastica contrazione delle risorse statali per il rinnovo dell'autoparco.
Infatti, quanto più la flotta circolante è vetusta, rumorosa e soggetta a fermi, tanto più cresce la percezione di una qualità del servizio non soddisfacente e tanto più si riduce l'attrattività del viaggio in bus.

Ciò contrasta con il mercato del TPL che in questo momento storico, come nel seguito illustrato, potrebbe potenzialmente avocare a sé nuovi utilizzatori, stante il suo carattere anticiclico.
Generalmente, infatti, le analisi e statistiche di settore mostrano che, in periodi di crisi economica, a fronte di una riduzione complessiva della mobilità, aumenta il ricorso al mezzo pubblico quale risposta dei cittadini alle minori disponibilità di reddito e/o all'aumento del prezzo di benzina, GPL, gasolio.
Più in dettaglio, la crisi economica ha dispiegato i suoi effetti sugli spostamenti medi giornalieri degli italiani, che si sono progressivamente contratti fino a toccare il minimo storico nel 2012 (97,5 milioni), per poi recuperare quote nei due anni successivi.



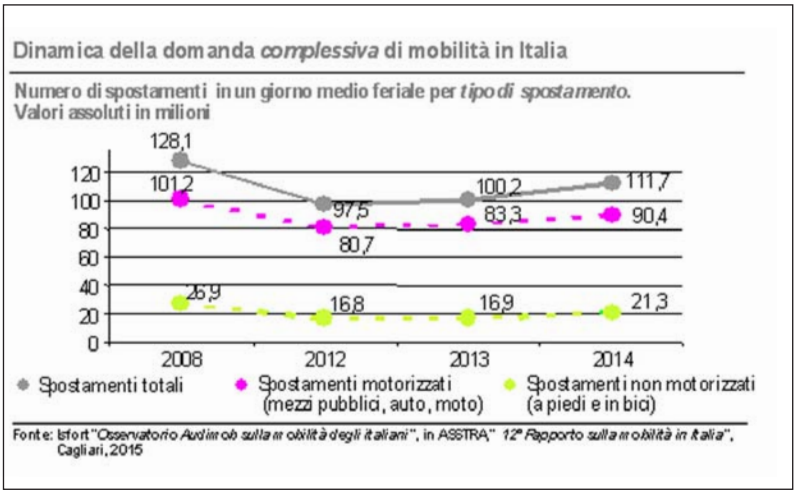
Dal 2013 infatti, anche grazie alla riduzione del prezzi dei carburanti, si è assistito alla ripresa della domanda complessiva di mobilità che è cresciuta, in valori assoluti, di 14,2 milioni (2014 vs. 2012) senza però recuperare i volumi pre-crisi.

Analizzando il trend degli spostamenti motorizzati per tipo di mezzo di trasporto, si conferma il carattere anticiclico del TPL.

L'incidenza della crisi economica sulla domanda di mobilità è stata determinante per l'incremento delle quote modali dei mezzi pubblici.

Gli spostamenti con il TPL sono cresciuti dello 0,8% (2014 vs. 2008) mentre il ricorso all'auto privata ha subito, nello stesso arco temporale, una contrazione pari a circa l'11%.

Tuttavia, anche nel 2014, è sempre l'auto ad avere la quota modale più alta (81,1%). Valore che - secondo i primi segnali che provengono dall'Osservatorio Audimob per il 2015 - è destinato a crescere, stante anche la ripresa del mercato dell'auto (+15,2% nei primi mesi del 2015) e l'ulteriore calo del prezzo dei carburanti. Il rischio è quello di una nuova frenata della mobilità pubblica.



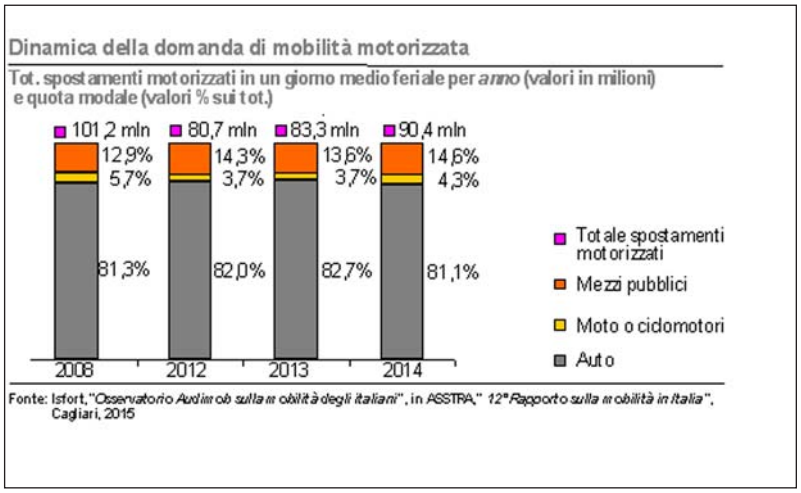
Rinnovo dell'autoparco: finanziamenti statali passati e futuri

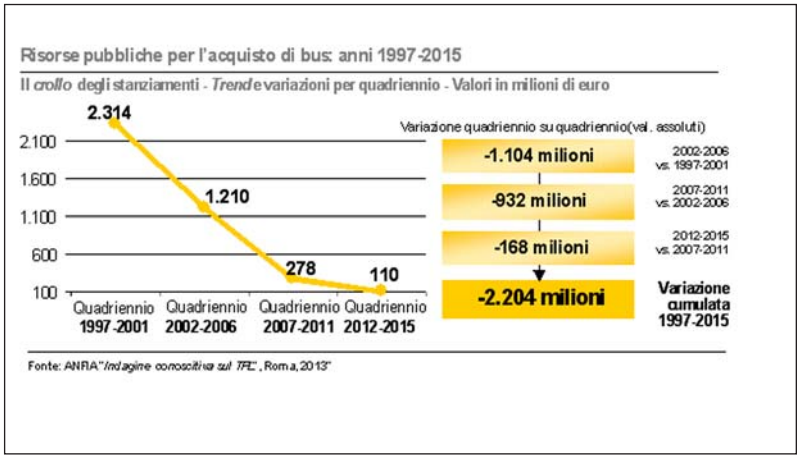
Come già accennato, l'Italia ha assistito a una drastica e progressiva contrazione dei finanziamenti pubblici destinati al rinnovo dei bus: si è passati dagli oltre 2,3 miliardi di euro del quadriennio 1997-2001 ai 110 milioni del periodo 2012-2015.

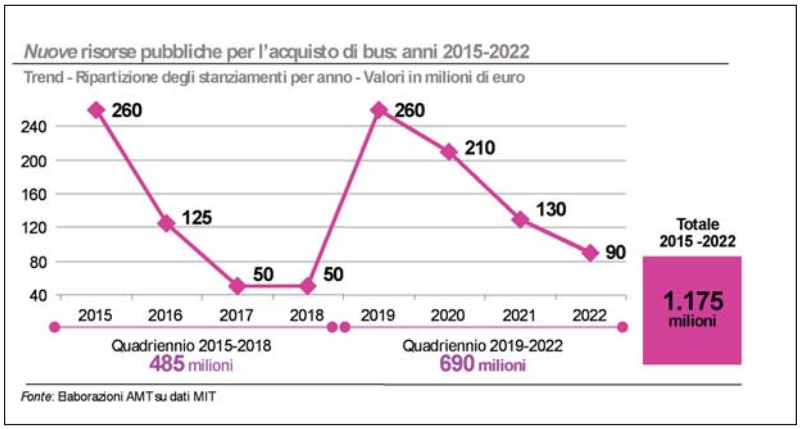
Il drammatico declino del parco bus italiano conseguente a una tale riduzione delle risorse, ha indotto il Governo - con la Legge di Stabilità 2016 [2] - a incrementare i trasferimenti alle Regioni per l'ammodernamento dei mezzi.

Tuttavia i nuovi finanziamenti per gli anni 2015-2022 non sono sufficienti a garantire un adeguato rinnovo del parco, né per ammontare né per distribuzione temporale delle quote.

2 - La Legge di Stabilità 2016, ex art. 1 comma 866, istituisce un apposito Fondo finalizzato al rinnovo del parco mezzi adibiti al TPL si dà consentire il raggiungimento degli standard europei. A tale Fondo confluiscono, previa intesa con le Regioni, le risorse disponibili già stanziate dalla Legge n. 147/2013 ex art. 1 comma 83 e dai successivi rifinanziamenti (per importi pari a 260 mln per il 2015, 125 milioni per il 2016, 50 milioni per gli anni 2017-2018-2019) alle quali si aggiungono ulteriori risorse pari a 210 milioni per ciascuno degli anni 2019 e 2020, 130 milioni per il 2021 e 90 milioni per il 2022. Fonte: AGENS, circolare del 22 gennaio 2016.







Esemplificando, i 485 milioni previsti per il Quadriennio 2015-2018 non sono bastevoli neanche per sostituire tutti i bus Euro 0 che - in base alla Legge di Stabilità 2015[3] - non potranno più circolare a far data dal 1 gennaio 2019.
Per traguardare la totale sostituzione del parco Euro 0 di categoria M2 e M3 (circa 8500 bus), nei quattro anni che mancano all'entrata in vigore del divieto, occorrerebbero 1,87 miliardi - così come stimati da ANFIA - con valori del fabbisogno finanziario ripartiti per anno che, come illustrato in figura, non coincidono con quelli resi disponibili dalla nuova Legge di Stabilità 2016.
Inoltre, la tranche più consistente dei nuovi finanziamenti, 690 milioni di euro, è prevista solo nel successivo Quadriennio (2019 –2020): troppo in là per evitare il declino del TPL italiano.

Fabbisogno *minimo* per la sostituzione dei bus circolanti Euro 0 e le risorse stanziate dalla Legge di Stabilità 2016: il *differenziale*

Risorse necessarie per la sostituzione dei SOLI veicoli Euro 0 entro il 1.1.2019
Ipotesi minima ANFIA (su base di costo unitario di investimento pari a 220mila euro)

Anni	2015	2016	2017	2018	Totale
Numero bus da acquistare	2.840	1.886	1.886	1.886	8.500
Investimento (fabbisogno finanziario)	261 milioni	536 milioni	536 milioni	537 milioni	1.870 milioni
Risorse stanziate dalla Legge di Stabilità 2016 per il rinnovo del parco mezzi adibito al servizio TPL per il periodo 2015-2018					
Risorse stanziate	260 milioni	125 milioni	50 milioni	50 milioni	485 milioni
Differenziale tra le risorse stanziate della Legge Stabilità 2016 e le risorse minime stimate da ANFIA					
Delta risorse	-1milione	-411 milioni	-486 milioni	-487 milioni	-1.385 milioni

Fonte: Elaborazioni Amt su ANFIA "*Italia – Focus comparto autobus*" aggiornato a maggio 2015

Infatti, con l'attuale età media nazionale degli autobus intorno ai 12 anni, si traguarderà il 2019 con una flotta dall'anzianità di 15 anni e più (come per gli Euro 1 ed 2 che ne avranno mediamente 19)[4]. Per di più, allo stanziamento di detti fondi per il rinnovo della flotta si accompagna l'esclusione per i veicoli di categoria Euro 1 e 2 dal beneficio del credito di imposta sulle accise.
Questione tutt'altro che neutra per le aziende di TPL. A titolo esemplificativo per Amt, i cui bus Euro1-Euro2 sono circa il 36% del parco, la mancata esenzione impatta negativamente sul bilancio aziendale per minus 800 mila euro.

3 - Legge di Stabilità 2015, ex art. 232 comma 1.

4 - Per approfondimenti si rimanda al paragrafo "Carenza di investimenti: impatto economico-sociale".

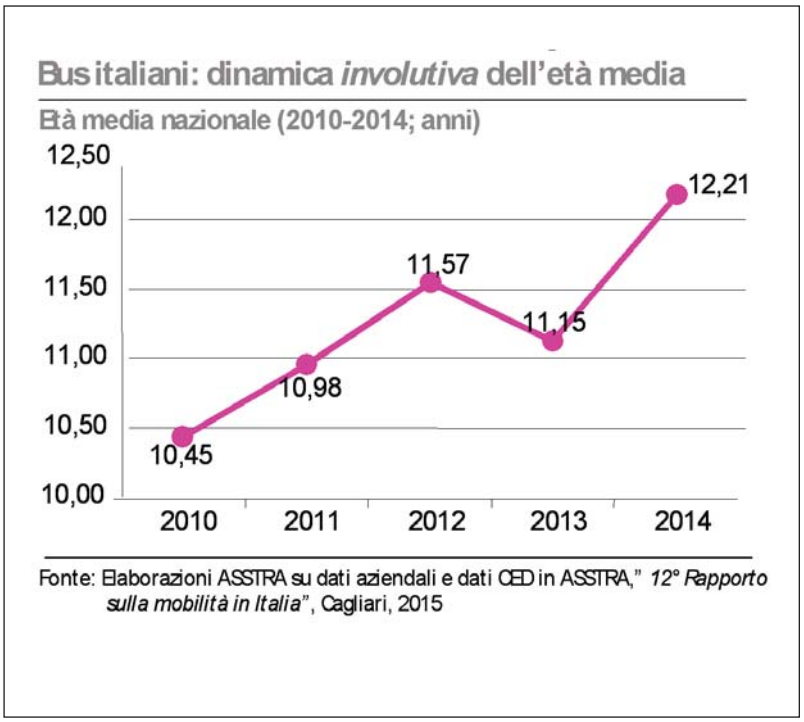
Deficit di risorse e invecchiamento del parco bus

Come sintetizzato nel paragrafo precedente, se i nuovi finanziamenti non sono neanche sufficienti a sostituire tutto il parco Euro 0 entro la fine 2018, peraltro in adempimento al dettato normativo che ne dispone il divieto di circolazione dal 1 gennaio 2019, tanto meno sono in grado di modificare strutturalmente il trend di obsolescenza dei bus.
Come mostra il grafico, l'invecchiamento del parco è in continua e costante crescita, passando dai 10,45 anni di età media del 2010 ai 12,21 del 2014. Fa eccezione il periodo 2012-2013 ove si registra un lieve rallentamento nell'avanzata della vetustà.

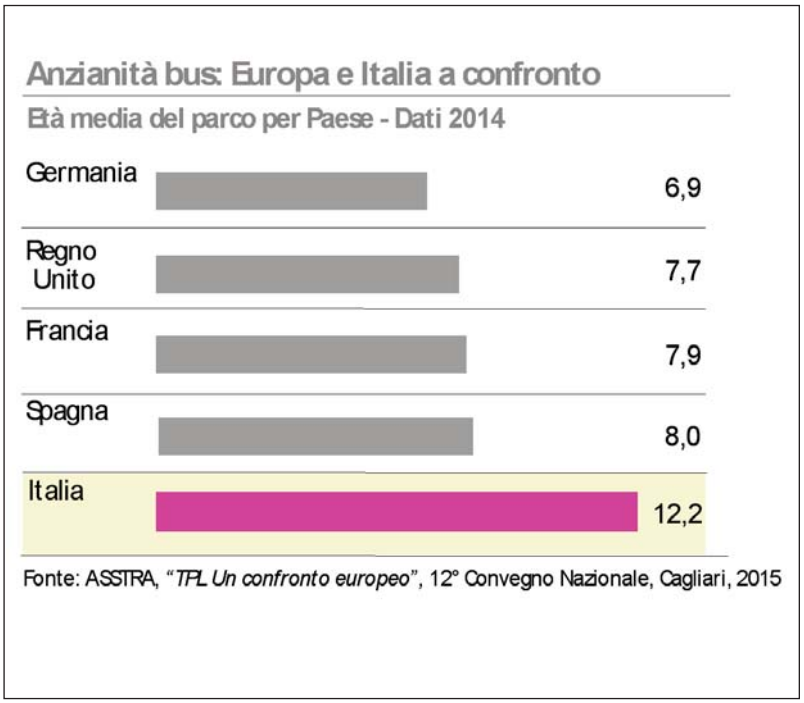
Dal 2013 e il 2014 l'età media è cresciuta, in un solo anno, di quasi il 10%; ciò dà solo un'idea delle risorse necessarie per invertire il trend.

Il confronto della vetustà del parco italiano (12,21 anni) con l'età media dello standard europeo (pari a circa 7 anni) mostra, con ancora maggior evidenzia, il risultato di una politica di investimento a livello nazionale che negli ultimi anni è stata praticamente azzerata e che, a oggi, non è in grado di assicurare il necessario fabbisogno di risorse per allineare il parco italiano a quelli europei.[5]

5-Cfr. paragrafo "Carenza di investimenti: impatto economico-sociale".



Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati aziendali e dati CED in ASSTRA," *12° Rapporto sulla mobilità in Italia*", Cagliari, 2015



Fonte: ASSTRA, "*TPL Un confronto europeo*", 12° Convegno Nazionale, Cagliari, 2015

Mercato dei bus e depauperamento della capacità produttiva

L'Italia è, con la Spagna, il fanalino di coda delle nuove immatricolazioni bus rispetto agli altri paesi europei: Regno Unito, Francia e Germania.

Il raffronto tra il 2013 e il 2014 del numero di bus di prima immatricolazione rapportati alla popolazione, rileva un mercato generalmente in contrazione, sia pur con volumi differenti per Stato.

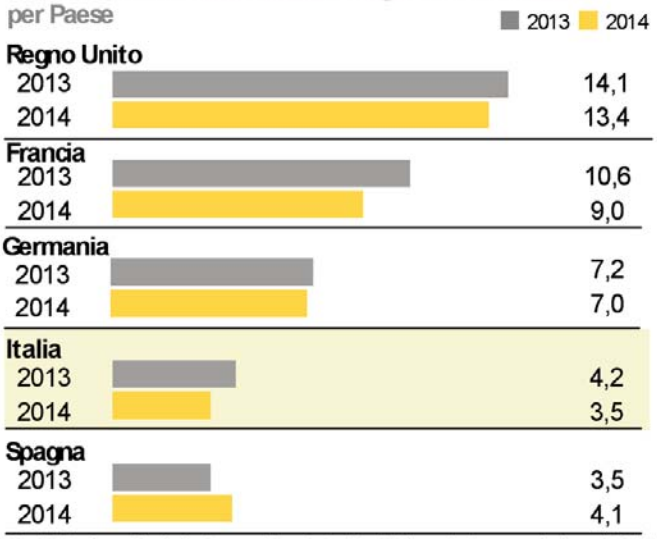
Fa eccezione la Spagna che nel 2014 registra un incremento di circa + 17% (2014 vs. 2013).

I dati inoltre evidenziano che in Italia, come in Spagna, gli immatricolati immessi sul mercato nel biennio considerato, sono decisamente inferiori a quelli delle altre realtà europee.

Il trend degli immatricolati in Amt è in linea con quello nazionale. Più in dettaglio, l'andamento del nuovo immatricolato è estremamente negativo per entrambe le realtà e le oscillazioni annue sono coincidenti per segno.

Immatricolazioni bus: confronto tra Italia e alcuni Paesi europei

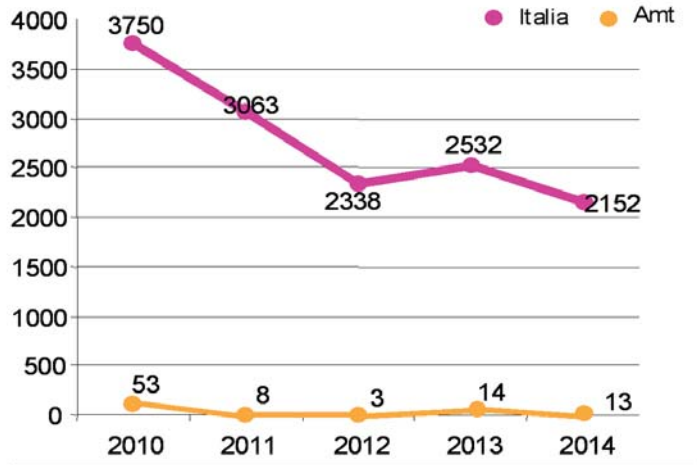
Numero nuove immatricolazioni ogni 100.000 abitanti per Paese



Fonti: Elaborazioni Amt su Eurostat "Evolution de la population "2015; ANFIA "*Indagine conoscitiva sul TPL*", Roma, 2013 e "*Italia – Focus comparto autobus*" aggiornato a maggio 2015

Dinamica delle nuove immatricolazioni in Italia e in Amt

Numero nuove immatricolazioni bus per anno



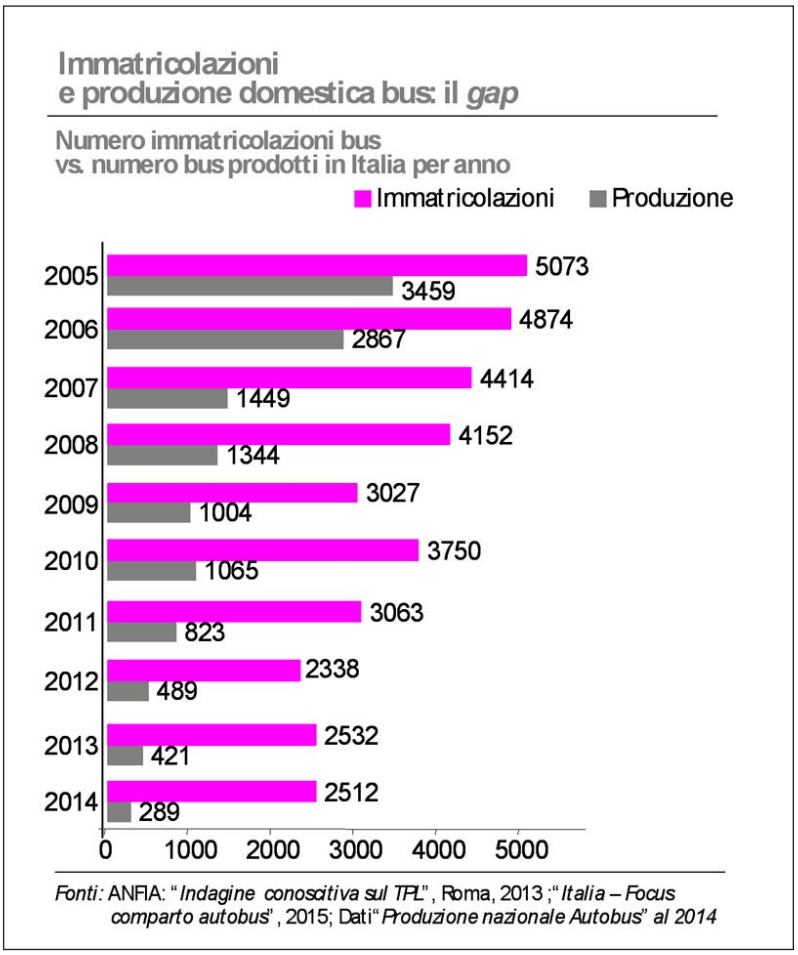
Fonti: Elaborazioni Amt su dati aziendali; Dati ANFIA "*Indagine conoscitiva sul TPL*", Roma, 2013" e "*Italia – Focus comparto autobus*",2015

Confrontando i volumi dei nuovi immatricolati con la produzione italiana di bus emerge chiaramente che la contrazione delle risorse destinate al rinnovo dei mezzi, ha fortemente penalizzato l'industria nazionale.

Nel 2014 i bus fabbricati nel nostro Paese sono stati 298 bus, con decremento della produzione pari al 31,35% rispetto al 2013 e una contrazione vertiginosa di -91,64% rispetto al 2005.

Così il grado di copertura delle nuove immatricolazioni con i bus dell'industria nazionale è andato progressivamente riducendosi, passando dal 68,2% del 2005 all'11,5% del 2014. Il differenziale, che nel 2005 era pari al 31,8% e nel 2014 ammontava all'88,5%, è stato compensato dai produttori esteri.

Poiché la contrazione della produzione domestica di bus è ormai strutturale, nel momento in cui la domanda ripartirà sarà tutt'altro che semplice per le case costruttrici italiane rimaste, così come oggi dimensionate, riavviare in tempi rapidi il ciclo produttivo per riuscire a soddisfarla pienamente; il che porterà le aziende di TPL a dover necessariamente rivolgersi sempre più all'estero.



Carenza di investimenti: impatto economico-sociale

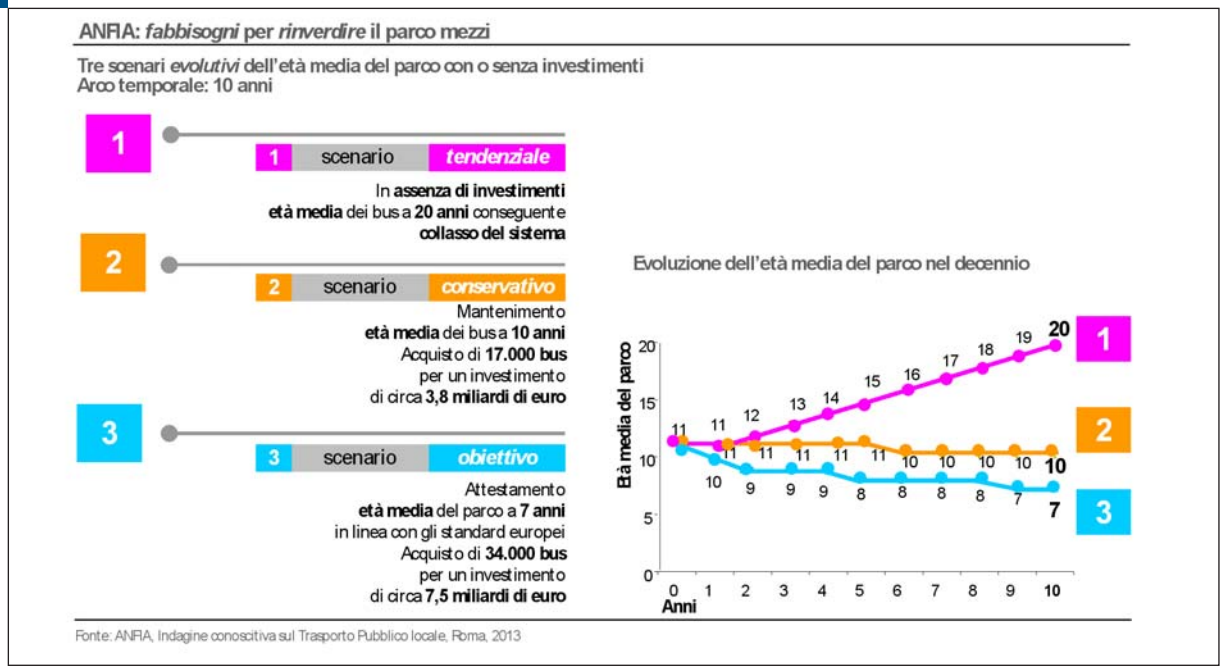
La politica italiana della mobilità, di cui quella relativa agli investimenti non è che una conseguenza, sembra non riconoscere appieno né la valenza sociale né le ricadute economiche correlate al rinnovamento dei mezzi.

Investimenti insufficienti innescano un circolo vizioso: obsolescenza dei bus, peggioramento della qualità del servizio, diminuzione della domanda e conseguentemente dei ricavi, aumento dei costi manutentivi, difficoltà di bilancio, contrazione dei servizi.

Ma anche riduzione della capacità produttiva, dell'occupazione, dello sviluppo tecnologico; in altri termini rinuncia alla creazione di valore e perdita di competitività per il Paese.

Allorquando però si liberano risorse per investimenti, il circolo si trasforma da vizioso in virtuoso.

A tal proposito uno studio dell'ANFIA, che declina in tre scenari la possibile evoluzione dell'età media del parco, quantifica per l'ipotesi denominata obiettivo, le ricadute positive che una forte politica di investimenti potrebbe produrre sul bilancio dello Stato e sull'occupazione.
Lo scenario obiettivo prevede il co-finanziamento dei bus: 25%



del costo (220 milioni netto IVA cadauno) con fondi privati, 75% con contributi pubblici. Rispetto quindi al fabbisogno complessivo di 7,5 miliardi per acquistare 34.000 bus in dieci anni, il contributo pubblico sarebbe pari a 5,6 miliardi totale (75% dell'investimento).

A fronte del finanziamento pubblico erogato - per complessivi 5,610 miliardi nell'arco del decennio - ritornerebbero allo Stato 1,835 miliardi di euro a titolo di maggiori introiti derivanti :
- dall' IVA al 21% sulle vendite dei bus (+ 1,571 miliardi di euro);
- dall' IRPEF (+ 264 milioni di euro) dovuta dai circa 4000 lavoratori aggiuntivi di nuova occupazione nelle aziende costruttrici e dell'indotto.[6]

L'onere effettivo a carico del bilancio statale si ridurrebbe quindi a circa 3,775 miliardi.

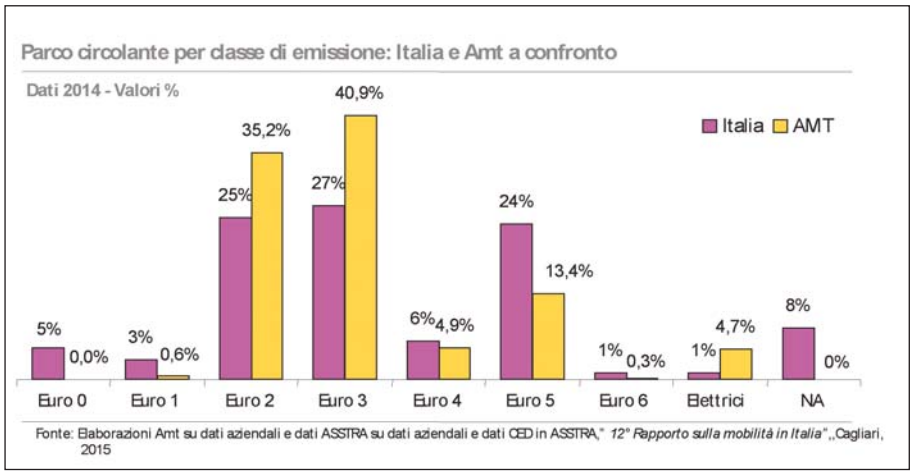
Si rammenta che a oggi la Legge di Stabilità 2016, ha destinato al rinnovo del parco poco più di un miliardo per l'arco temporale 2015 – 2022: importo che non solo non è sufficiente neanche a garantire il mantenimento dell'età dei bus a 10 anni ma, per di più, è accompagnato dall'incertezza sul come verranno reperite le risorse a copertura. La carenza di fondi per il TPL impatta negativamente sul Paese anche in termini di valore aggiunto e occupazione.

Rispetto allo studio ANFIA, uno studio più generale della Cassa Depositi e Prestiti[7] ha stimato che il deficit di risorse per realizzare gli investimenti necessari ad allineare i mezzi e le infrastrutture del TPL alle medie europee (pari a 2,95 miliardi anno per un decennio)[8] comporterebbe la rinuncia a 4,1 miliardi anno di valore aggiunto - due volte tanto l'importo da investire - e a 108 mila nuovi posti di lavoro.

6 - Il costo anno del personale aggiuntivo sostenuto dalle aziende è stato stimato in 40mila euro per addetto.
Fonte: ANFIA, Indagine conoscitiva sul Trasporto Pubblico locale, Roma, 2013.
7 - Fonte: Cassa Depositi e Prestiti, "La mobilità urbana. Novembre 2013. Il Trasporto Pubblico Locale: il momento di ripartire", Studio di Settore n. 04
8 - Il fabbisogno stimato per allineare i mezzi e le infrastrutture del TPL dell'ammontare di 2,95 miliardi anno per dieci anni è così composto: 750 milioni anno per portare l'età media del parco mezzi su gomma ai livelli europei, 200 milioni anno per adeguare l'età media del materiale rotabile, e 2 miliardi anno per colmare il gap infrastrutturale delle reti tranviarie e metropolitane. Fonte: Ibidem Op. cit. in Nota 7.

Vetustà e obsolescenza dei bus: ricadute ambientali

La politica di investimento italiana per il rinnovo del parco bus incide negativamente anche sulla qualità della vita nelle città, poiché in esse circolano ancora mezzi ad elevato impatto ambientale.
A oggi, il 60% circa dell'autoparco italiano è composto da bus con classi di emissione fino ad EURO 3, dove gli Euro 0 pesano ancora per il 5%.
Categoria di bus quest'ultima che fortunatamente, in Amt, rappresenta lo 0%, grazie all'adozione di filtri antiparticolato.



Parco bus di Amt e i nuovi acquisti

La Regione Liguria, il 22 novembre 2013 ha siglato, in Prefettura, un accordo con gli altri Enti Territoriali Liguri, le Aziende e le Organizzazioni Sindacali di categoria per l'acquisto di 400 nuovi bus (nel periodo 2014 – 2017) di cui 200 destinati ad Amt.
Ad oggi le gare bandite da IRE S.p.A.[9], designata dalla Regione quale stazione appaltante, hanno prodotto, per Amt, l'aggiudicazione di 62 dei 200 mezzi concordati. Peraltro, di questi 62 bus, solo 48 sono stati già ordinati dall'Azienda, sulla base delle risorse regionali attualmente disponibili.

In assenza di un significativo ricambio dei bus l'Azienda si troverà nell'arco di un triennio a dover dismettere i mezzi di età più elevata; il che comporterà non solo una minore capacità di far fronte all'offerta di servizio ma anche la necessità di sostenere, per i bus ancora utilizzabili, una pesante operazione di "revamping".
Intervento peraltro caratterizzato da una complessa fattibilità tecnica - stante la necessità di dover ricorrere, per l'imponente mole di lavoro, a ditte esterne di non facile reperibilità sul mercato – e da un elevatissimo fabbisogno finanziario. È stato stimato che un intervento di ripristino utile a ridurre il degrado del parco - in assenza di nuovi mezzi - costerebbe circa 9,1 milioni di milioni di euro .

Amt, in attesa e con l'auspicio che la Regione Liguria porti a completamento in tempi rapidi l'impegno sottoscritto nel 2013 per l'acquisto di 200 nuovi bus, ha

9 - IRE S.p.A.: Agenzia Regionale Ligure Infrastrutture, Recupero edilizio, Energia

deciso di avviare, nei limiti e compatibilmente con le disponibilità di cassa e le esigenze di equilibrio del conto economico, un parziale rinnovo del parco in autofinanziamento.

A tal fine, è stato ipotizzato l'acquisto da parte di AMT di ulteriori veicoli entro il 2016, con un investimento in autofinanziamento di circa 8 milioni di euro che troverà prevalente copertura nelle risorse ottenute dalla vendita di asset immobiliari e con ulteriori risorse che il Comune di Genova potrebbe a sua volta mettere a disposizione.

Necessità di riformare il settore del TPL

Il settore del TPL italiano necessita di una riqualificazione della spesa (attualmente sbilanciata sulla quella corrente a discapito di quella in conto capitale) attraverso una riforma capace di migliorare l'efficienza delle attività industriali e che consenta - con la riduzione dei costi di esercizio e con l'aumento, per quanto possibile, dei ricavi da traffico - di liberare, anche per questa via, risorse per gli investimenti anche in autofinanziamento.
Ciò non può non coinvolgere la capacità di pianificazione degli Enti Locali e in particolare delle Regioni chiamate a rivedere, secondo criteri di load factor, l'offerta di servizio negli ambiti territoriali di competenza.

Inoltre, a ciò deve affiancarsi un processo di sviluppo dell'imprenditorialità delle Aziende, in un contesto sempre più consapevole della necessità di tener distinti i ruoli di gestione degli operatori di TPL da quelli di indirizzo politico degli Enti.

La necessità di un “quantitative easing” degli investimenti

L’analisi e le considerazioni sopra esposte ci portano inevitabilmente a fare considerazioni più sistemiche che travalicano i confini nazionali e che non possono non far riferimento all’attuale politica monetaria europea .

Ogni mese il “quantitave easing” della Banca Centrale Europea immette sul mercato monetario 80 miliardi di euro per contrastare la tendenza recessiva e deflazionistica dell’economica.
Tuttavia l’allargamento della base monetaria sembra sempre più destinata a sostenere l’economia “della carta” , piuttosto che quella reale fatta di beni e servizi che è alla base della crescita industriale, tecnologica, del lavoro e del benessere delle città.
Ciò è particolarmente evidente nel paesi periferici, maggiormente impegnati a sostenere le politiche di contenimento dei deficit, mediante il sostegno dei valori dei titoli del debito pubblico e la riduzione dello “spread” dei tassi di interesse rispetto a quelli dei paesi più forti del Nord Europa.

Questa politica, se non accompagnata da un processo di sostegno agli investimenti, porta ad un circolo vizioso che produce un ulteriore impoverimento dei paesi coinvolti.
Il caso TPL sopra descritto è solo un esempio di questa più generale problematica.

È pertanto necessario integrare le politiche monetarie in essere, peraltro necessarie, con un “quantitative easing” degli investimenti che utilizzi l’allargamento della base monetaria per il sostegno alla base produttiva dei paesi europei, mediante un processo che sia indirizzato dallo Stato e dalle autonomie locali.

Questo non contrasta con le esigenze di contenimento della spesa corrente alla base di deficit degli stati nazionali e neppure con le politiche di liberalizzazione dell’economia, ma le integra con una regia che non può che essere pubblica in un momento nel quale
il mercato con le sue sole forze non sembra in grado di contrastare le tendenze deflative e recessive in atto.

L’analisi della grande crisi dell’economia mondiale del 1929 e del “new deal” avviato nel 1933, nonostante le differenze di contesto, possono ancora oggi essere un riferimento per la comprensione della realtà, degli errori da non fare e dei rimedi necessari per evitare che la recessione diventi depressione.

Ripartito il trenino di Casella

Alessandra Ramagli

Sabato 21 maggio è tornata in servizio la ferrovia che collega Genova a Casella, un impianto antico posto nel cuore delle valli genovesi, sospesa tra il verde dei pendii che attraversa e il blu del mare in lontananza.

Un viaggio festoso accolto con entusiasmo dai cittadini dei paesi attraversati.

La ferrovia ha avuto una lunga storia prima della sua realizzazione, storia fatta di progetti e di idee, di stop e ripartenze.
È il 1° settembre 1929 quando viene inaugurata un po' in sordina la ferrovia a scartamento ridotto che realizza un allacciamento diretto tra le zone agricole e di villeggiatura dell'alta Val Polcevera e della Valle Scrivia con Genova.

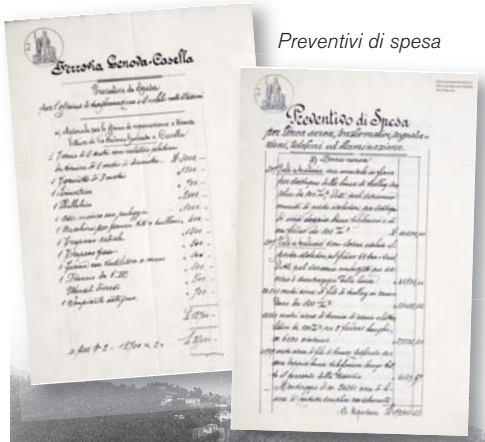
La linea, lunga 23,675 chilometri, serve gli abitanti di Trensasco, Pino, Torrazza, Sardorella, Vigomorasso, Sant'Olcese, Niusci, Crocetta d'Orero e Casella.
87 anni dopo una nuova ripartenza. La ferrovia, ferma dal 2013 per il rifacimento dei ponti di Crocetta e Fontanassa, ha subito ingenti danni con l'alluvione del 2014, quando numerose frane caddero sul percorso danneggiando l'infrastruttura.

Amt ha seguito i lavori per il ripristino del servizio.
Un lavoro lungo e impegnativo che ha coinvolto il personale anche in attività di ristrutturazione delle stazioni, di restyling delle vetture e di riorganizzazione delle informazioni turistiche lungo la linea.

In ogni stazione sono presenti pannelli per guidare i viaggiatori alla scoperta del territorio, delle specialità enogastronomiche, delle bellezze naturali con la mappa dei sentieri e delle gite.

Comincia così una storia nella storia, la storia di una piccola ferrovia che torna a sferragliare in elegante livrea rossa, tra tornanti e scorci mozzafiato, una seconda giovinezza che potrà guardare con rinnovato slancio al turismo, sua naturale vocazione.

Una ferrovia da Genova a Casella. La storia



Preventivi di spesa

La stazione Manin

(fonte: "Trasporto pubblico a Genova fra cronaca e storia", Genova, Amt, 1991).

Nel maggio del 1900 Marcello Ciurlo e Vincenzo Cadirola inoltrano domanda alla Provincia di Genova per ottenere la concessione di una tranvia da Casella a Busalla, naturale prolungamento di una linea ferroviaria da Genova a Casella di cui sono già ideatori. Dopo due anni un altro progettista genovese, Virginio Saligeri, richiede la stessa concessione per estendere il suo progetto di tranvia, collegante Genova a Busalla attraverso la Val Polcevera.

Nel 1903 entrambi i concorrenti chiedono alla Provincia di farsi promotrice della costituzione del consorzio tra Enti territoriali, previsto dalla legge in vigore, e necessario per ottenere l'autorizzazione a proseguire le linee per Laccio, Montoggio e Torriglia. Inizia quindi una lunga controversia per acquisire la concessione, controversia che vede Saligeri sconfitto. La posizione di Ciurlo e Cadirola viene infatti considerata privilegiata sia perché, nel 1903, hanno già ottenuto l'approvazione governativa di massima per la Genova – Casella, sia perché hanno presentato per primi la domanda di concessione alla Provincia.
La realizzazione della ferrovia supplisce tra l'altro alla mancanza di una strada provinciale tra Genova e Casella, progetto che avrebbe dovuto essere incluso tra le strade provinciali ammesse al contributo governativo previsto dalla legge del 23 luglio 1881: a causa però di un ritardo nella presentazione della domanda, il progetto viene escluso dal sussidio e la strada non realizzata. Un'altra ragione che favorisce la scelta del progetto Ciurlo-Cadirola va individuata nella necessità che Genova ha di espandersi: l'impianto del servizio proposto avrebbe infatti permesso l'urbanizzazione dei terreni collinari sovrastanti piazza Manin, ritenuti adatti alla costruzione di edifici popolari.
Nel 1905 la Società Anonima Istituto Gestioni acquista i diritti per la costruzione delle linee concesse a Ciurlo e Cadirola.

La stessa società il 10 ottobre 1907, insieme a un gruppo di costruttori, proprietari di terreni e commercianti, costituisce la

Il primo progetto con due ipotesi di tracciato

"Società Anonima Ferrovie Elettriche Liguri" (SAFEL). In base allo statuto, la società dovrebbe costruire ed esercire una ferrovia elettrica a scartamento ridotto (un metro) da Genova a Casella e due tranvie per collegare Casella a Busalla e Casella a Montaggio e Torriglia; occupandosi anche di operazioni immobiliari.

Appare chiaro che il progetto della società è quello di dotare di servizi un territorio per poi renderlo appetibile a processi di urbanizzazione. Nel 1911 la SAFEL richiede allo Stato, alla Provincia ed ai Comuni interessati alla linea una sovvenzione chilometrica per l'impianto e l'esercizio della ferrovia. Il 29 maggio 1915 viene stipulata una convenzione con il Ministero dei Lavori Pubblici ma il sopraggiungere degli eventi bellici interrompe ogni attività.

Terminato il conflitto, tra il 1919 e il 1920 la SAFEL riprende gli studi per un progetto esecutivo dell'impianto. Nel giugno del 1921, sotto la direzione dell'ingegnere Angelo Massardo, iniziano i lavori della sede ferroviaria. La costruzione viene affidata a squadre di operai del "Consorzio delle Cooperative Liguri di produzione e lavoro fra Combattenti". Per poter iniziare al più presto i lavori su tutti i tronchi della linea vengono costituite cooperative di lavoro a Torrazza, a Sant'Olcese, a Orero e a Casella. Alle cooperative si iscrivono gli ex combattenti disoccupati locali che utilizzano come indumenti di lavoro la divisa militare. Nella memoria di molte persone sono rimasti impressi questi uomini in divisa che svolgevano a "pala e picco" un durissimo lavoro, tanto da far pensare che fossero prigionieri austriaci anziché reduci italiani.

Alla costruzione della ferrovia contribuiscono finanziariamente con sussidi la Provincia di Genova e i Comuni di Genova, Sant'Olcese, Serra Riccò, Casella e Montaggio. La SAFEL è una delle prime emanazioni di una società privata, avente come programma l'impianto di una linea di trasporto pubblico sovvenzionato dallo Stato.

Concorrono infatti alla realizzazione dell'opera anche due Istituti a partecipazione statale: l'Istituto Nazionale di Credito per la Cooperazione (poi Banca del Lavoro e delle Cooperazioni) che finanzia il Consorzio Combattenti e l'Istituto Nazionale delle Assicurazioni che effettua "lo sconto della sovvenzione annua governativa".

La società, durante i sette anni che occorrono per la costruzione della linea, incontra difficoltà finanziarie, per il continuo aumento del costo dei materiali e della mano d'opera, e difficoltà tecniche per la sfavorevole natura geologica dei terreni.
L'armamento, la linea elettrica aerea, la sottostazione elettrica e le vetture sono fornite dalla Società Breda ed Elettrica Nazionale di Milano.

Il 1° settembre 1929 viene finalmente inaugurata la ferrovia che realizza un allacciamento diretto tra le zone agricole e di villeggiatura dell'alta Val Polcevera e della Valle Scrivia con Genova. La linea, lunga 23,675 chilometri, serve gli abitanti di Trensasco, Pino, Torrazza, Sardorella, Vigomorasso, Sant'Olcese, Niusci, Crocetta d'Orero e Casella. L'apertura all'esercizio, attesa da tanto tempo, avviene all'improvviso e quasi all'insaputa della cittadinanza. Per esercire la linea viene costituita un'apposita Società, denominata Società Autonoma Costruzione Esercizio Ferrovie (SACEF).

Ma gli auspicati programmi edilizi deludono le aspettative e di conseguenza l'esercizio della ferrovia non dà i risultati sperati; il miglioramento della rete viaria e problemi tecnici provocano l'abbandono dei progetti tranviari per Busalla e Torriglia e l'ipotesi del prolungamento lungo la Val Trebbia più raccordo con la ferrovia Piacenza-Bettola.
Dopo solo tre anni di esercizio la SACEF si mette in liquidazione per la mancanza di mezzi necessari a pagare i debiti contratti.

Il Consorzio Combattenti, che a sua volta è in liquidazione sotto il controllo del Ministero delle Corporazioni, e la Banca del Lavoro dovrebbero chiedere il fallimento della SAFEL per ottenere il pagamento, seppure a percentuale, dei propri crediti, con conseguente cessazione dell'esercizio pubblico a danno degli utenti serviti. Nel novembre del 1932 la Banca, tramite il Potestà di Genova ed alcuni influenti uomini

politici, chiede alla UITE di rilevare l'esercizio che valuta però negativamente l'offerta ritenendo impossibile rendere attiva la ferrovia né conseguire il pareggio tra entrate e spese. La linea, infatti, oltre a non toccare centri abitati seppure di modesta importanza lungo il percorso, fa capolinea in "aperta campagna" a notevole distanza dal centro abitato di Casella. Con sentenza del 29 dicembre 1933 il Tribunale di Genova dichiara il fallimento della SAFEL che però continua a essere la concessionaria della ferrovia. L'esercizio della linea prosegue gestito da una nuova Società, la "Trazione Elettrica Appennino Ligure (STEAL). Agli inizi del 1938 la Banca ripropone alla UITE l'acquisizione dell'impianto ma, ancora una volta, la società rifiuta sostenendo di non essere in una situazione economica abbastanza florida da poter affrontare l'operazione. Nel novembre del 1939 l'esercizio della ferrovia viene assunto dalla Società Anonima Genovese Esercizi Ferroviari (SAGEF), Società costituita appositamente dall'Impresa Servizi Automobilistici Fratelli Lazzi. Durante il periodo bellico la linea vive un "periodo d'oro" dovuto ad una forte frequentazione da parte dei genovesi sfollati nell'entroterra.
Nella disamina dei mezzi di collegamento per alleviare Genova e dintorni, viene presa in considerazione anche la ferrovia Genova-Casella, ritenuta all'epoca lenta e dotata di materiale obsoleto. Emerge la necessità di creare un collegamento rapido, trasformando la linea ferroviaria in tranvia e collegando quest'ultima con le linee tranviarie, programma inserito nelle mozioni del Convegno di Produzione dove viene previsto il collegamento con Casella centro e Montoggio. Aumento della velocità del percorso e ammodernamento del materiale sono i poli su cui si concentrano le attenzioni dei tecnici. L'occasione è sollecitata dal fatto che la ferrovia, già in concessione alla SAFEL, dopo alcuni infruttuosi tentativi di stipulazione di un atto di passaggio della concessione dalla SAFEL alla SAGEF che nel 1946 aveva acquistato l'impianto, è dichiarata decaduta con decreto del Presidente della Repubblica 7 febbraio 1951 n. 218.

Viene pertanto esercita in regime di gestione commissariale governativa, sotto l'egida dell'Ispettorato della Motorizzazione, in attesa di una sistemazione definitiva.

Alla UITE viene richiesto di assumerne la gestione, ma dopo aver approfondito la situazione, la società si dimostra contraria, per la diversa natura dei servizi che avrebbero obbligato a una disorganica amministrazione.
Viene così ideata la creazione di una società affiliata denominata Ferrovie Autolinee Interurbane Liguri (FAIL) di cui la UITE si costituisce maggiore azionista, anche per combattere la concorrenza e la lotta di altre società di autotrasporti. Il capitale è di L. 1 milione, aumentabile; le azioni sono per il 90% della UITE e per il residuo di terzi.

Il Trenino nel 1986

Il Trenino pronto per percorrere nuovamente le tre valli. Foto Roberto Rava