

Bus pubblici ai privati. Stranieri

Cremona è la prima città che cede all'estero il 100% dell'azienda di trasporto locale. L'acquirente anglo-tedesco Arriva: "Fare utili e offrire un buon servizio si può"

LUIGI GRASSIA

C'è una grande novità nel trasporto locale: per la prima volta in Italia, l'azienda degli autobus di tutta una città passa interamente in mano a un gruppo privato straniero. Succede a Cremona e a comprare è la multinazionale Arriva. Non si tratta di una semplice partecipazione e neanche di una collaborazione pubblico/privato; queste non sarebbero novità, e nella stessa Cremona la Arriva era socia da anni al 49% dell'azienda del trasporto locale Km Spa. La novità assoluta è che la Arriva acquisisce il 100% del capitale, per cui da adesso in poi ogni volta che a Cremona uno studente o una casalinga o un impiegato prendono l'autobus, salgono su un mezzo che appartiene a un gruppo straniero. Da segnalare che Arriva è inglese, ha come azionista di controllo Deutsche Bahn, cioè le ferrovie pubbliche tedesche, ma è un'azienda privata a tutti gli effetti.

La peculiarità italiana è che in certi luoghi il mercato non c'è e le aziende vengono gestite con criteri soltanto politici

Non importa essere pubblici o privati. L'esperienza mi dice che una gestione sana porta anche a relazioni sindacali costruttive

Leopoldo Montanari
Amministratore delegato di Arriva Italia

Presto anche in Toscana

Il settore del trasporto pubblico locale è in fermento in molte parti d'Italia. La città di Cremona cedendo gli autobus agli stranieri ha anticipato di poco la Toscana dove sta per succedere qualcosa di simile su più vasta scala: a novembre una società controllata dalla francese Ratp ha vinto la gara per il trasporto locale su gomma nelle città della Regione. Ma il cambiamento in Toscana non è ancora avvenuto, ci vorrà qualche mese. Per cui Cremona fa da primo test per tutta Italia.

Una domanda si impone: ma il trasporto locale in Italia non è sempre stato fonte di perdite più che di guadagni? Quando se ne parla sui giornali e in tv o sul web è sempre per segnalare inefficienze nel servizio e buchi di bilancio. Come mai allora le aziende private, per di più straniere, si mettono in gara per gestire i nostri bus?

Buoni contratti di servizio

Spiega al telefono Leopoldo Montanari, amministratore

delegato della filiale italiana di Arriva: «Noi facciamo utili ovunque operiamo. Quello del trasporto locale è un settore che produce reddito all'estero come in Italia, purché ci sia il mercato. La peculiarità negativa italiana, in certi luoghi, non dappertutto, è che il mercato a volte non c'è. In alcune città il servizio non viene messo davvero a gara, e alcune aziende pubbliche vengono gestite in base a logiche esclusivamente politiche, non economiche, e questo le spinge a perdite strutturali. Attenzione: non sto dicendo che le aziende pubbliche in quanto tali sono mal gestite, anzi ce ne sono molte che producono utili, oltre a offrire un servizio valido. Però non sempre è così». La torinese Gtt è un esempio positivo. Insomma fare soldi in questo settore non è un miracolo, non serve una bacchetta magica. Qual è il discrimine fra una situazione virtuosa e una che non lo è? «Deve esserci un valido contratto di servizio».

Però si ha l'impressione che per quanti accordi si prendano le aziende del trasporto locale rischiano sempre di restare in ostaggio di relazioni sindacali difficili. Senza gettare la croce addosso ai lavoratori e senza pensare che col sindacato vada sempre male, i privati si difendono meglio da questi rischi? E come? Risponde ancora Montanari: «Non importa se si è pubblici o privati. L'esperienza mi dice che una gestione sana porta a relazioni sindacali costruttive».

E la gente è soddisfatta dei gestori privati stranieri? Telefoniamo a Cremona. Elena Colombo, amministratore delegato di Km Spa, risponde che «la soddisfazione dei clienti è dimostrata dai sondaggi periodici fra il pubblico che sono richiesti dal contratto di servizio». Ma è difficile lavorare con dei proprietari stranieri? «Non ci sono interferenze. Noi pensiamo a ottimizzare i risultati, abbiamo indici di performance mensili, e loro ci lasciano fare».

**I numeri
del nuovo
business**

340

milioni

Il giro d'affari della filiale italiana di Arriva con circa 3.400 dipendenti e una flotta di oltre 2.300 autobus

2,2

miliardi

I passeggeri trasportati ogni anno in quattordici Paesi dalla multinazionale britannica Arriva (controllata da Deutsche Bahn)

100

autobus

La flotta della cremonese Km Spa. L'azienda ha 111 dipendenti. Il suo fatturato annuo è di 11 milioni di euro