

Il risiko del trasporto pubblico urbano

Da Torino a Venezia, da Parma a Verona, nei prossimi mesi le grandi società municipali che si occupano di trasporto pubblico potrebbero vivere grandi cambiamenti. Non è un mistero che molti enti locali si trovino in difficoltà dal punto di vista finanziario. Difficoltà che nel recente passato hanno costretto i comuni a dismettere parte del loro patrimonio di partecipazioni. Da mesi, ad esempio, tiene banco il risiko nel settore aeroportuale, ma anche in quello dei trasporti potrebbero esserci novità in vista. Il caso più caldo riguarda la società Gtt (Gruppo torinese trasporti) di Torino, controllata al 100% dal Comune piemontese. La giunta guidata da Piero Fassino ha già provato a cedere sul mercato il 49% ma (come spesso accade per i bandi pubblici) l'asta è andata deserta, o meglio i due soggetti interessati alla partecipazione, TreNord e il gruppo Arriva-Deutsche Bahn, hanno presentato proposte nettamente inferiori alla base d'asta di 112 milioni (per il 49%). E ora? La situazione è complicata perché per il Comune di Torino l'esigenza di cassa rimane e le strade da percorrere sono molteplici. Mittel, l'advisor cui si è affidato l'ente locale, avrebbe fatto una ricognizione informale nelle scorse settimane per capire quali soggetti sarebbero interessati a partecipare a un altro bando e a quali condizioni. Il responso del mercato sembra sia stato univoco, ovvero i

gruppi contattati (tra cui dovrebbero esserci anche Trenitalia e Arriva, ma non solo) avrebbero spiegato di preferire una gara per la cessione almeno del 51% della società. Scelta comprensibile, ma complessa se non impossibile da far digerire al Comune di Torino, che invece aveva ipotizzato di procedere alla privatizzazione dei parcheggi e alla cessione di alcuni immobili prima di ipotizzare un secondo bando. In autunno però i nodi verranno al pettine ed è possibile che la situazione si sblocchi in un senso o nell'altro.

Il caso Gtt non solo è il più caldo, ma anche al momento il più appetibile per il mercato. L'azienda torinese è tra quelle meglio gestite del panorama italiano (ha chiuso il 2012 con utili in crescita a 5 milioni), ma da poco ha perso l'amministratore delegato, Roberto Barbieri, passato a Sagat (aeroporto) e ha un indebitamento finanziario netto di 280 milioni. Dal punto di vista industriale però Gtt è una delle pochissime aziende italiane veramente multimodali, avendo anche la licenza e certificato ferroviario (oltre ad occuparsi di alcune tratte di navigazione sul fiume Po). Non c'è però solo Torino tra le città in fermento. Venezia (dove sui trasporti via acqua la Actv gode di un monopolio naturale, senza la concorrenza delle auto) potrebbe affidare una piccola par-

te dei servizi a una società terza mentre Verona ha più volte accarezzato l'ipotesi di una parziale privatizzazione, senza però mai fare passi concreti. Anche Parma sta cercando un acquirente per il 49% di Tep, ma la prima gara indetta è andata deserta. Nel caso di Parma l'acquirente dovrebbe essere Tper (Trasporto Passeggeri Emilia-Romagna), primo azionista la Regione, che ha già inglobato i servizi di trasporto pubblico di Bologna, Reggio Emilia e Ferrara. Molti possibili movimenti e un unico denominatore comune: domanda e offerta di mercato spesso non si incontrano. Questo anche perché storicamente regolatori ed enti locali hanno guardato al settore del trasporto (quello che gli operatori chiamano «su gomma») come a un servizio legato al welfare (diritto alla mobilità), con costi a carico della fiscalità generale. Un approccio che ha mantenuto



L'EFFICIENZA DEI TRASPORTI URBANI IN ITALIA

Costi in euro per km offerto (dati indicativi 2011-2010; tutte le modalità)

◆ Ataf Firenze	6,3
◆ Amt Genova	6,2
◆ Atac Roma	6,0
◆ Gtt Torino	5,4
◆ Atm Milano	4,9
◆ Tt Trieste Trasporti	4,8
◆ Atc Bologna	4,0

Fonte: elaborazione su dati di bilancio

GRAFICA MF-MILANO FINANZA

i prezzi più bassi della media europea, ma ha anche ingessato i margini di manovra dal punto di vista commerciale e soprattutto non ha permesso di operare in base a standard di mercato. Oggi i costi indicativi del trasporto pubblico urbano vanno da 4 a 6 euro a km. Va detto che questi costi dipendono anche da fattori esogeni, come ad esempio la velocità commerciale (per capirci, più una città è attrezzata per agevolare le corse dei mezzi, ad esempio con corsie preferenziali, maggiori sono i risparmi per l'azienda) ma i metodi e gli studi più recenti indicano per i servizi urbani che un costo ottimale dovrebbe aggirarsi intorno a 4,25-4,7 euro. L'applicazione di costi standard permetterebbe un progressivo recupero di efficienza e una maggior equità contributiva. E in più permetterebbe ai soggetti interessati a entrare nel capitale delle società (o nella gestione di servizi) di valutare correttamente il prezzo delle operazioni. (riproduzione riservata)



Giovanni Castellucci