

# E Trenord sfida Deutsche Bahn sotto la Mole Antonelliana

A Torino l'azienda di Fs e Ferrovie Nord Milano deve battere la Germania. L'amministratore delegato Biesuz: «Via alle fusioni nel trasporto locale»

**D**ismissioni dei Comuni, Torino apre le danze con treni, autobus, parcheggi e metrò. Scade il 30 ottobre il termine per la presentazione delle offerte per il 49% di Gtt, il Gruppo Torinese Trasporti (5.300 dipendenti) controllato dal comune di Piero Fassino (gestisce, fra l'altro, l'ascensore della Mole Antonelliana). È la prima cessione di quote di una società di servizio pubblica di grandi dimensioni (tolte le farmacie). La base d'asta è intorno ai 120 milioni, partecipano almeno in due: l'italiana Trenord (50% Trenitalia e 50% la quotata Fnm-Ferrovie Nord Milano, che fa capo a Regione Lombardia, Fs, Gavio) e la tedesca Arriva del gruppo Deutsche Bahn. La prima ha ricavi 2011 per 666 milioni e un utile lordo (Ebit) di 27,7, la seconda è grande il quintuplo: 3,7 miliardi il fatturato e 160 milioni il risultato lordo. «La cessione risponde a due obiettivi — dice il vicesindaco Tom Dealessandri — raccogliere fondi per rientrare nel patto di stabilità, riducendo l'indebitamento; e dare una prospettiva industriale a Gtt, per farla crescere e partecipare a gare in Italia e in Europa». La governance prevede

che la gestione vada ai privati e la presidenza alla Fct, la holding del comune di Torino che resterà con il 51%.

Per la Trenord guidata dall'amministratore delegato Giuseppe Biesuz, primo operatore ferroviario dopo Trenitalia, la vittoria non è scontata. A viaggiare sulla linea Torino-Ciriè-Lanzo del Gtt potranno essere insomma treni tedeschi e il problema sono le spalle troppo piccole delle aziende del trasporto pubblico locale, che sono tante (1.200), sofferenti e spesso dal servizio insoddisfacente.

Perciò Biesuz preme per le aggregazioni. «C'è frammentazione, inefficienza evidente, concorrenza fra treno e gomma, fra province e regioni — dice —. Le aziende del settore sono quasi tutte in crisi, bisogna partire con le fusioni. Io sogno, per esempio, l'aggregazione fra Trenord e Atm (l'azienda dei trasporti milanese, ndr.), perché nelle grandi aree europee treno e gomma stanno insieme: penso all'S-Bahn di Berlino o alla Ratp di Parigi. Serve un provvedimento di riassetto del settore, per competere in un mercato che si sta aprendo mentre il trasporto ferroviario cresce in tutta Europa».

Nata nel maggio 2011, la pubblico-privata Trenord vanta un aumento della domanda (+20% i passeggeri sul Malpensa Express in agosto, sull'agosto 2011), un utile netto triplicato a 5,9 milioni nell'ultima semestrale (+10% i ricavi da traffico) e «una soddisfazione del cliente che ha raggiunto voto 6,1 su 10 contro il 4,3 del 2009», dice Biesuz. Ha 4.100 dipendenti, vuole assumerne altri 200 entro fine anno. Pensa di chiudere il 2012 con ricavi per 718,8 milioni (266,4 da traffico e 413,1 da contratto di servizio con la regione Lombardia). E per disporre di maggiore liquidità per future gare, conta anche sul contratto di lavoro aziendale firmato a luglio, che sarà in vigore da dicembre e può essere il modello per tutto il trasporto regionale ferroviario (salgono l'orario settimanale e il tempo di guida dei macchinisti). «Segna un passaggio perché scambia la crescita delle retribuzioni con l'aumento della produttività, previsto del 20%. Abbassa i costi», dice Biesuz. La Filt Cgil concorda, ma Deutsche Bahn è un osso duro.

A. PU.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## I due rivali

Chi partecipa alla gara per il 49% del Gtt (Gruppo Torinese Trasporti). Dati 2011 in milioni di euro

\* Regione Lombardia 57,6%, Ferrovie dello Stato 14,7%, Aurelia spa (gruppo Gavio) 3,7%, altri azionisti 24%  
\*\* Ebit ante oneri straordinari

Fonte: bilanci Trenord

	Trenord	Arriva
Paese	Italia	Germania
Gruppo	Fs-Fnm*	Deutsche Bahn
Ricavi	666	3.700
Utile lordo**	27.689	160



Proposta Giuseppe Biesuz, a capo di Trenord: «Seguiamo il modello Berlino»