

Gli autobus perdono passeggeri. Le società sono preoccupate per l'aggravio dei costi e il calo della redditività

Le aziende del trasporto pubblico locale si preparano a chiudere il 2009 con una crescita media del valore della produzione che, secondo stime di Asstra, la federazione di settore, oscilla sul 2 per cento. Ma questo al prezzo di una contrazione dei margini di redditività, in uno scenario caratterizzato da una flessione del numero degli spostamenti con i mezzi pubblici. Nel 2008, in base ai dati dell'Istituto superiore di formazione e ricerca per i trasporti, il Centro Nord - con la sola eccezione della Toscana (0,8%) - ha registrato un calo del 10% (a 1.571.000), anticipando la tendenza del 2009. «La frenata della domanda - spiega il direttore dell'Isfort Carlo Carminucci - si è accentuata quest'anno. Questo perché la crisi economica ha provocato una contrazione della richiesta di trasporti». Con il risultato che la quota modale, ossia l'incidenza dell'uso dei mezzi pubblici sul totale degli spostamenti, è scesa in Emilia-Romagna al 7,3% (contro l'8,6 del 2007), nella Marche al 4,8% (contro il 6,7%), in Umbria al 3% (contro il 4,9%). Solo il Granducato è in crescita, dall'8,8 al 9 per cento. Le aziende dei quattro capoluoghi di regione - una flotta di oltre 8mila mezzi e 4.300 addetti - sono uscite dal 2008 con una crescita dei fatturati, a oltre 421 milioni. La performance migliore è quella dell'Ataf di Firenze che ha messo a segno un 16,1 per cento. Ma risultati positivi li hanno ottenuti anche la Conerobus di Ancona, con un incremento del 9,7%, l'Apm di Perugia (5,7%) e l'Atc di Bologna (1%). Resta, però, il problema di una redditività sempre più compressa da costi di produzione in aumento e da ricavi, derivanti dalle tariffe e dai contributi pubblici, che non sono agganciati al tasso reale di inflazione. «Le principali fonti di ricavo - dice il presidente di Asstra Marcello Panettoni - hanno una dinamica di crescita inferiore al tasso di inflazione: in termini reali c'è una perdita di risorse. Questo a fronte di costi, soprattutto per il carburante e il personale, che invece crescono velocemente. Le aziende pagano anche il prezzo dei ritardi nei pagamenti da parte degli enti locali, ritardi che raggiungono anche i due o tre anni e che le costringono a rivolgersi al sistema del credito bancario». Una conferma delle difficoltà arriva da Conerobus, che gestisce il servizio urbano del capoluogo marchigiano, di Jesi e Falconara, oltre al 53% di quello extra-urbano. «Operiamo in un quadro - spiega il direttore Alfredo Fratolocchi - che è caratterizzato da forti incertezze. Nel 2008 il rincaro del gasolio ci ha massacrato, nel 2009 abbiamo visto una riduzione degli incassi del 5% che attribuiamo a un sistema di agevolazioni tariffarie deciso dalla regione senza compensazione economica per le aziende. A questo si aggiunge la situazione di crisi, che ha fatto diminuire la domanda di trasporti». Una voce fuori dal coro arriva da Atc di Bologna, che ha da poco inglobato l'azienda di Ferrara e ha aumentato del 3,5% i passeggeri. «Sul versante dei ricavi operiamo a tariffe bloccate - dice il presidente Francesco Sutti - e per questo abbiamo deciso di agire sui costi, abbattendo quelli per il personale e tagliando le consulenze. Nei prossimi tre anni investiremo in nuovi mezzi più di 82,3 milioni». Per Sutti le criticità del Tpl sono soprattutto legate alle piccole dimensioni delle aziende. «I confini provinciali non pagano più e le aziende devono crescere per ottimizzare l'integrazione dei bacini. Ma prevalgono ancora i localismi».