

Ricerca del Privatization Barometer

Le Spa con i privati sono più redditizie

Il trasporto pubblico locale è uno dei «caposaldi» del «capitalismo municipale», ovvero delle partecipazioni delle amministrazioni locali – in questo caso soprattutto i Comuni – nelle società di capitale che gestiscono i servizi pubblici in tutt'Italia. A fornirne ulteriore testimonianza è la nuova ricerca del Privatization Barometer della Fondazione Eni Enrico Mattei e della Fondazione Iri che, analizzando i bilanci relativi al 2005, offre la fotografia più aggiornata.

Il campione analizzato comprende 64 aziende di Tpl: il settore è il più «labour intensive» con quasi 70mila dipendenti, pari al 10% del totale, contro quote dell'attivo totale e dei ricavi che non superano il 2%. La scomposizione settoriale conferma che nel trasporto pubblico locale si evidenziano diritti di controllo particolarmente elevati: una sola delle Spa considerate, la Saf di Udine, ha come azionista di riferimento un privato, il gruppo inglese Arriva. Del 98,44% in mano pubblica, il 7,81% è controllato dalle Regioni, il 26,56% dalle Province e il 64,06% dai Comuni.

Ancora, le imprese del settore «presentano – scrive la ricerca condotta da Bernardo Bortolotti, Laura Pellizzola e Carlo Scarpa – perdite piuttosto sistematiche, pur considerando i consistenti trasferimenti che vengono effettuati e sono contabilizzati nei loro ricavi».

Se si valuta la performance delle Spa interamente pubbliche rispetto alle Spa miste, analizzando gli effetti di «privatizzazioni parziali» su redditività ed efficienza gestionale, si scopre che anche nel Tpl quelle partecipate dai privati presentano uno scarto positivo. Solo, però, per il primo indice: hanno, cioè una redditività superiore rispetto alle imprese «in house» mentre non si rileva una significatività statistica in termini di efficienza, ovvero di utile per addetto.

Nel chiedersi se il governo locale azionista possa rappresentare un reale ostacolo alla concorrenza, i curatori sottolineano che «il fatto che spesso i committenti del servizio siano le stesse amministrazioni pubbliche che controllano le società affidatarie fa sorgere il problema del conflitto di interessi e con esso dubbi che il servizio venga davvero erogato a condizioni competitive da imprese efficienti sul piano gestionale».

Dopo anni di «black out» sui bilanci delle Spa pubbliche di Tpl, le tabelle riassuntive finali della ricerca – che per ogni azienda del campione fornisce attivo totale, dipendenti, ricavi, Roa, Mol e utile per addetto – sono molto interessanti. Assai più raro di quanto non si immagini l'utile: le performance migliori arrivano

dalle aziende del Friuli (dai 2.340 euro per addetto di Atp Gorizia fino agli 11.410 di Atap Pordenone) da Atm Milano (6.820 euro) e da Amt Verona (23.510 euro). Le peggiori dalle genovesi Ami (-32.360 euro) e Amt (-12.900), non a caso poi privatizzate parzialmente con l'ingresso della francese Transdev, la napoletana Ctp (-18.710 euro) e la laziale Cotral (-8.000 euro). Su base geografica tutte in perdita le Spa liguri, marchigiane, pugliesi e, salvo qualche caso, campane emiliane e toscane. ■ **M.Piv.**

