

Trasporti, per il 60% finanziamenti dalle banche

Stefano Pozzoli

Fra 2011 e 2015 il trasporto pubblico locale ha ricevuto oltre 15 miliardi di finanziamenti, di cui quasi il 60%, concesso dal sistema bancario.

Ma si registra anche una tendenza alla contrazione della provvista finanziaria, soprattutto nelle aziende di più piccole dimensioni, oltre che ovviamente nei casi di società più grandi ma in conclamata crisi aziendale.

Questi dati sono appena stati diffusi all'assemblea nazionale dell'Asstra, con una ricerca condotta con Unicredit in cui emergono indicazioni importanti per le prospettive del settore.

I confronti con gli altri Paesi europei indicano in modo evidente i problemi del trasporto locale italiano. Estremamente significativo, prima di tutto, è il dato sull'età media del parco mezzi: in Italia gli autobus hanno mediamente 11,2 anni, contro i 6,9 della Germania ed i 7,8 della Francia.

Questo incide in modo pesante sulla capacità effettiva di perseguire obiettivi di sostenibilità ambientale: solo il 2% della flotta è rappresentata da veicoli a trazione elettrica e ibrida.

Si vedrà quali saranno gli effetti del decreto Dafi (direttive alternative fuel iniziative, che attua la direttiva 2014/94/Ue) e se gli incentivi previsti daranno effettivo impulso alla crescita di autobus a basso impatto ambientale, per ora presenti solo in poche grandi e medie città.

Basta partire dall'età media dei mezzi, insomma, per rendersi conto che è impossibile immaginare una politica dei trasporti pubblici prescindendo da enormi investimenti.

In questo quadro rientra, ovviamente, il tema finanziario, che però è, almeno in parte,

conseguenza dell'eccessiva frammentazione e ha effetti negativi sotto molteplici aspetti della capacità gestionale propria di queste aziende.

Sintomatico che l'indagine campionaria dimostri che solo le aziende di maggiori dimensioni, con poche altre lodevoli eccezioni, abbiano accesso ai fondi strutturali e di investimento comunitari, e che ci sia un numero non irrilevante di operatori che riconosce di non avervi fatto ricorso semplicemente perché ne ignorava l'esistenza.

Da qui piani di investimento tutto sommato modesti e finanziati per la maggior parte con contributi nazionali e con il ricorso ai tradizionali strumenti bancari, a breve ed a medio-lungo termine.

Il quadro è ben lontano da quanto serve a un Paese fanalino di coda in tutti i segmenti del comparto mobilità, e in cui mancano non solo autobus nuovi ma metropolitane, tramvie ed investimenti tecnologici adeguati.

È un bene che vi sia uno sforzo di differenziazione negli strumenti finanziari a cui si può fare ricorso, ma il tema va ricondotto a due questioni fondamentali.

La prima è arrivare in tempi brevi a un riassetto strutturale del settore: è necessario accelerare i processi di aggregazione per arrivare ad aziende più vicine ai competitor europei anche dal punto di vista delle risorse umane disponibili.

La seconda è la necessità di individuare incentivi agli investimenti semplici ed efficaci, che consentano la possibilità di attivare una leva più elevata di quelli oggi disponibili. Si potrebbe pensare, ad esempio, a un fondo di garanzia pubblica per gli investimenti che riduca il rischio degli operatori finanziari, altrimenti restii a finanziare aziende in pre-

cario stato di salute.

In questo modo si potrebbe limitare l'impegno effettivo sul bilancio dello Stato (e più in generale sul consolidato nazionale), al tempo stesso attivando più investimenti pubblici, diffusi sul territorio e a tassi di interesse ragionevolmente contenuti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA