

Assalto lombardo ai trasporti Fvg

Il piano: una piccola società usata per scalare tutto il sistema

DEL GIUDICE A PAGINA 18

La scalata dei lombardi al trasporto pubblico

Acquisita la Mva costituita dall'ex Atap Vagaggini Ferrovie nord Milano rastrella azioni. L'obiettivo è conquistare Tpl scarl che ha vinto la gara impugnata da una società delle Fs

di Elena Del Giudice

UDINE

Si chiama Mva, è una piccola società a responsabilità limitata con 10 mila euro di capitale con sede a Cordenons, che ha come oggetto sociale l'attività di partecipazione (holding), ma con una grande "mission": essere il "cavallo di Troia" per arrivare al controllo di Atap e, attraverso questa, alla gestione del Trasporto pubblico locale del Friuli Venezia Giulia. Nulla di che, si potrebbe dire. Se non che recentemente la mini società pordenonese, proprietaria di sole 3 azioni di Atap, è stata acquistata da Fnm. Chi è Fnm? Il nome per esteso è Ferrovie Nord Milano, Spa controllata per il 57% dalla Regione Lombardia e per il 14,7% da Ferrovie dello Stato (il 27% circa è nelle mani di piccolissimi azionisti), che ha fatto sapere, attraverso il direttore esecutivo Umberto Benazzoli, di aver rilevato il capitale sociale di Mva che cambia anche nome, diventando Ntt, Nuovo trasporto Triveneto. Vale la pena ricordare anche che le Ferrovie dello Stato controllano Busitalia, che è stata - ed è tutt'ora stante il ricorso pendente al Consiglio di Stato - il principale competitor di Tpl scarl (la società costituita dalle quattro aziende delle quattro province del Fvg per partecipare alla gara decennale per la gestione del Trasporto pubblico locale in regione), giunta seconda classificata alla gara per l'assegnazione dell'appalto.

Cercando di ricostruire l'intricata partita per tappe, la prima risale agli inizi del 2016 quando Mauro Vagaggini (imprenditore e all'epoca presidente di Atap, la società che gestisce il Trasporto pubblico locale in provincia di Pordenone) iscrive al registro delle imprese questa srl costituita il 5 febbraio. Diecimila euro di capitale, due soci: lo stesso Mauro Vagaggini, con il 95% delle quote, amministratore unico, e Rolando Vagaggini, col 5%. Mva compare nell'elenco dei soci Atap come proprietario di 3 azioni: una quota risibile della società, corrispondente allo 0,005%.

Mva e Atap

Come detto, Mva è socia di Atap che a sua volta è socia di Tpl Fvg scarl, la newco costituita paritariamente dalla stessa Atap, da Saf Udine (che gestisce il trasporto locale della provincia udinese), Apt Gorizia (stessa missione nel territorio goriziano) e Trieste trasporti (che si occupa di Tpl nel capoluogo regionale). Ciascuna detiene il 25% di Tpl Fvg scarl, società vincitrice (ma un ricorso è ancora pendente davanti al Consiglio di Stato) della gara per la gestione per 10 anni di tutto il trasporto pubblico locale, sia su gomma che su rotaia che su acqua, della Regione. Valore della gara, oltre 130 milioni di euro, con possibilità di proroga del servizio per ulteriori 5 anni. Seconda in graduatoria, Busitalia, società di Ferrovie dello Stato, la cui proposta ha ottenuto pochissimi punti in meno rispetto a quella del consorzio delle 4 società regionali. E la battaglia, come det-

to, non si è ancora conclusa.

Atap e le altre

Ma la spa pordenonese è anche socia, con il 21,82%, di Apt Gorizia, e con il 6,28%, di Saf Udine. Sta di fatto che i soci pubblici della società goriziana sono in procinto di vendere le loro azioni offrendo ad Atap il diritto di prelazione sulle quote. Se Atap accettasse, ecco che i pordenonesi potrebbero arrivare al controllo di Apt Gorizia. E siccome Apt Gorizia possiede a sua volta il 3,2% di Saf Udine, una volta che Atap controllasse la Spa goriziana, vedrebbe aumentare il proprio peso in Saf Udine (detiene già il 6,38% della società udinese e vi sommerebbe il 3,20 dei goriziani, arrivando così al 9,58%). Se poi Atap continuasse a crescere in Apt Gorizia fino a raggiungerne il controllo, arriverebbe ad avere il 50% di Tpl Fvg scarl, ovvero della vincitrice della gara per il trasporto regionale.

Tornando a Mva

In questo intricato disegno, che ruolo ha Mva? Abbiamo detto che è una microsocietà che ha tre azioni di numero di Atap. Ora, le regole del codice civile stabiliscono che quando un socio intende vendere la propria partecipazione, deve obbligatoriamente offrirla prima agli altri soci (diritto di prelazione). Ne consegue che qualora i soci pubblici (ma anche privati, vedasi FriulAdria intenzionata ad uscire dalla spa) di Atap volessero vendere le proprie quote, debbano prima verificare la disponibilità degli altri soci ad acquistarle. Ecco dunque che Mva si candida ad essere un potenziale

collettore di quote. Solo che fino al mese scorso, Mva era solo una minuscola società locale di proprietà di due persone fisiche. Oggi è ancora una minuscola società, ma controllata da Regione Lombardia e Ferrovie dello Stato. Ma come è stato possibile, stante la regola del diritto di prelazione sulle quote? E' accaduto perché non sono state le quote di Atap a passare di mano: è la società che le possiede che lo ha fatto.

Conseguenze

A volte, per raggiungere un obiettivo, la strada migliore non è quella diritta. Un apparente paradosso che sembra trovare fondamento in una vicenda che se proseguirà in questo tratteggiato disegno, potrebbe portare Ferrovie dello Stato a gestire il Tpl del Friuli Venezia Giulia assi-

curandosi il controllo della società che si era aggiudicata la gara. E in ogni caso, sia pure con un ruolo di minoranza, sia Ferrovie che Regione Lombardia, mettono un piede nel Trasporto pubblico locale regionale.

Controffensiva

C'è chi si sta muovendo per valutare la possibilità di intervenire sullo statuto di Atap modificandolo, introducendo una sorta di divieto per i soci privati di esercitare il diritto di prelazione sulle azioni messe in vendita da altri soci. Ma l'opzione pare spinosa. Forse la mossa più opportuna potrebbe essere politica: blindare i soci pubblici congelando le future cessioni, e relegando Mva nel ruolo di minoranza.

IL BANDO PER IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE IN FVG

IL VALORE ECONOMICO

130 milioni l'anno per dieci anni + 5 anni opzionali
per un totale di 1.950.000.000 (Iva compresa)

IL SERVIZIO

41.587.500 chilometri/anno su bus e tram

51.800 miglia/anno per il trasporto marittimo

Vanno aperti servizi in più per:

630.000 km/anno bus extraurbani a Udine, Pordenone e Gorizia

110.000 km/anno bus nell'area montana di Udine e Pordenone

70.000 km/anno bus sostitutivi del treno per Udine e Gorizia

370.000 km/anno bus a Trieste

il Fvg sarà un unico bacino regionale per il Tpl

LE TARIFFE

Non potranno superare il 4%

Saranno approvate dalla giunta in base al servizio proposto

È stato fissato un tetto all'indicizzazione Istat: non più del 3% annuo

Gli abbonamenti scolastici potranno essere pagati a rate

LA GARA

Il vincitore dovrà:

Aprire un conto corrente in Fvg per versare i tributi in regione:

Entrata stimata di 13 milioni l'anno

Farsi carico delle infrastrutture e del parco mezzi regionali,
dal valore di circa 206 milioni

Garantire maggiore integrazione con i sistemi ferroviario e aeroportuale
in caso di disservizi dovrà esserci il rimborso





SAF DI UDINE

Autoservizi Fvg spa, ovvero la Saf di Udine, gestisce il servizio di trasporto pubblico in provincia di Udine. Il capitale sociale (dati aggiornati al 2015) è di 14 milioni di euro con un utile dichiarato di 10 milioni. Il patrimonio netto è di quasi 56 milioni di euro ed è l'azienda di settore più patrimonializzata.



ATAP DI PORDENONE

Il bilancio 2016 di Atap si è chiuso con un valore della produzione a quasi 30 milioni di euro e un utile che è stato in parte distribuito ai soci di 4,9 milioni di euro, in calo rispetto ai 6,6 milioni dell'anno precedente. Atap ha partecipazioni nelle altre società del trasporto pubblico della regione e in Tpl Fvg.



APT GORIZIA

L'Azienda provinciale trasporti di Gorizia ha un capitale sociale di 5,1 milioni di euro e ha registrato al 31 dicembre 2015 un utile di 3 milioni 257 mila euro. Il patrimonio netto complessivo ammonta a 37 milioni. Nel corso del 2016 la società ha distribuito utili per euro un milione e mezzo di cui 327 mila 150 di competenza di Atap.



TRIESTE TRASPORTI

L'azienda Trieste Trasporti, che è controllata per il 40 per cento dal gruppo Arriva, fa parte anche della Tpl Fvg scari che ha partecipato alla gara per l'assegnazione del trasporto pubblico locale in regione. La società fornisce un servizio nel capoluogo giuliano per 370 mila chilometri l'anno, superiore a quello delle altre realtà.