



Nel 2001 i ricavi complessivi di SATTI sono stati pari a 66,3 milioni di euro, di cui peraltro solo 15,3 milioni di euro sono dovuti a proventi del traffico, soprattutto per i servizi speciali, mentre la maggior parte degli altri ricavi sono dovuti alle opere svolte per la costruzione della metropolitana. I risultati economici, con una gestione operativa positiva nel 2001, mentre era negativa nell'anno precedente, appaiono positivamente influenzati dalle caratteristiche del servizio di trasporto pubblico svolto (prevalentemente extra-urbano) e dal cospicuo ricorso all'affidamento a imprese private esterne su singole tratte.

Comune alle due imprese è il crescente ricorso all'affidamento a imprese di TPL di servizi di trasporto urbano per specifiche linee, come consentito dall'accordo di programma stipulato tra Regione Piemonte e Comune di Torino. ATM si limita, per il 2001, ad affidare 1,1 milioni di vetture km dei 51,4 milioni di vett.km previsti dal suo contratto di servizio, ma nel caso di SATTI il contributo delle concessioni congiunte all'offerta complessiva di servizio extra-urbano è ben più consistente. Si tratta infatti di 2,7 milioni di vetture km rispetto a una offerta complessiva di 13,3 milioni, che sono affidate a ben 16 imprese private diverse, con cui la SATTI ha instaurato proficui rapporti di collaborazione.

Entrambe le imprese giudicano positivamente e tendono ad ampliare questi rapporti, che SATTI ha avuto modo di rafforzare nel tempo, cooperando con queste imprese nelle linee in concessione congiunta nelle province di Torino e Cuneo.

Insieme le due imprese hanno costituito il Consorzio Torinese energia, che ha consentito loro di ricontrattare le tariffe in qualità di cliente idoneo del settore elettrico.

Partecipano insieme alle gare e, insieme, dovrebbero gestire la futura metropolitana e la ferrovia per Caselle. In pool con le imprese private gestiscono il trasporto suburbano a Moncalieri, Rivoli, Chieri.

Alla fusione dovrebbe seguire lo scorporo di distinte società operanti nell'ambito dei servizi urbani e extra-urbani, dei servizi ferroviari locali e della gestione degli interventi infrastrutturali.

#### *3.4. Imprese pubbliche e private a confronto: alcuni indicatori*

Consideriamo ora una serie di tabelle volte ad indagare la struttura dei costi delle imprese, con particolare attenzione alla incidenza sulla variabile in esame della struttura proprietaria (pubblico-privato), nonché al segmento di mercato (urbano-extraurbano).

Il Grafico n. 3 concerne i costi delle imprese pubbliche in relazione alle vetture km offerte. I costi rappresentano il totale dei costi di produzione, comprensivi di acquisti di materie prime, servizi, personale, ammortamenti, accantonamenti. La variabile vetture km corrisponde al numero complessivo dei chilometri percorsi in un anno da tutti i veicoli in dotazione e rappresenta un indicatore dell'offerta potenziale di TPL fruibile da parte dei cittadini. L'output finale potrebbe essere teoricamente rappresentato dai passeggeri-km, intesi come misura dell'utilizzo effettivo del servizio TPL da parte degli utenti. Sfortunatamente i dati riguardanti la domanda effettiva sono poco affidabili, come traspare chiaramente dalla metodologia per la valutazione della domanda dei servizi di trasporto pubblico locale utilizzata per il CNT, in particolare modo per quanto concerne i servizi urbani.

I costi delle imprese pubbliche relativi ai servizi urbani mostrano un andamento relativamente stabile, intorno a 5.922 lit. per km., se non si considera il dato ATM, elevato anche per le presenze delle tramvie e che porta la media dei costi pubblici urbani complessivi a 9.222 lit. per km. I costi pubblici relativi ai servizi extraurbani presentano invece un andamento a U, con una dimensione ottima minima nella classe di addetti 49-249 che presenta un costo minimo di 3.000 lit. per poi risalire fino a 7.000 per il trasporto suburbano dell'ATM nella classe di addetti oltre 1.000.