

Padova, 13/12/2014



LEGAMBIENTE

I VERI NUMERI DI APS HOLDING

dossier

Il contesto generale

Aps holding è un'azienda di proprietà del Comune di Padova per il 99,98%¹ (fra controllo diretto e indiretto), il restante è in mano a Comuni della Provincia di Padova. Si tratta quindi di una società a totale controllo pubblico e sulla quale il Comune di Padova ha la maggioranza assoluta. Eroga in maniera diretta il servizio di trasporto pubblico nel comune di Padova e in diversi comuni limitrofi oltre che controllare 3 società: il 100% Aps Advertising, che ha la convenzione per le gestione degli spazi pubblicitari comunali, Ne-t by Telerete Nordest S.r.l. al 50,123% e Aps Opere e servizi che gestisce i parcheggi pubblici nel Comune di Padova, il servizio di Car Sharing, il forno crematorio del Comune di Padova oltre ad aver realizzato diverse installazioni di impianti fotovoltaici (Aps Holding ne detiene 51%; il restante è controllato sempre dal Comune di Padova tramite Aps Finanziaria)².

Nonostante questa natura poliedrica la principale attività della Holding, e per valore della produzione e per numero di dipendenti, è in larghissima parte quella del trasporto pubblico. Questo servizio identifica quindi la natura di Aps Holding che si configura essere principalmente un'azienda di Tpl.

Ciò risulta essere determinante nel comprendere la situazione finanziaria di questa azienda: il trasporto pubblico è per sua natura un servizio in perdita che vive di finanziamenti pubblici. L'oscillazione di questi, come vedremo, può influire pesantemente sulla salute di un'azienda. Nel caso di APS questo dossier vuole andare a dimostrare come, nonostante altisonanti e catastrofiche dichiarazioni l'azienda di trasporto pubblico padovana goda di buona salute. **Il rischio di mettere in dubbio la sua solidità di fronte all'opinione pubblica porta alla drammatica conseguenza di una perdita di appeal dell'azienda stessa, con esiti catastrofici in vista della probabile fusione con BusItalia.** Non vorremmo infatti che questi continui allarmi lanciati siano in realtà un modo per far perdere di valore APS di fronte all'opinione pubblica.

1

<http://www.apsholding.it/index.php/il-gruppo-aps/chi-siamo>

2

<http://www.apsholding.it/index.php/il-gruppo-aps/societa-controllate-e-partecipazioni>

Giusto per capire come stanno infatti le aziende di TPL in Italia, è bene sapere che il Corriere della Sera il 23 novembre del 2013 riportava le parole del sottosegretario ai trasporti Erasmo De Angelis, secondo il quale su 1140 aziende di Tpl in Italia «il 43-44% è tecnicamente fallito»³. Basta guardare la tabella annessa all'articolo per rendersi conto che non sono poche le aziende ad avere pesanti buchi. I bilanci del 2012 sono positivi per diverse Aziende come la GTT di Torino e l'ATM di Milano ma deleterie per la Tper di Bologna (-8,9 mln) e l'ACTV di Venezia (-17,6 e -8,6 nel 2013⁴). Certo, ACTV è un'azienda diversa da APS perché gestisce gran parte del trasporto extraurbano veneziano, ma contemporaneamente trae beneficio dal turismo di massa che utilizza il trasporto acqueo⁵).

Andiamo dunque a vedere i conti di Atv azienda del Comune di Verona (Atv è un'azienda che siccome gestisce anche l'extraurbano ha un valore della produzione maggiore ad Aps, ma per dimensioni è più simile all'azienda padovana che ad Actv). Notiamo come, se andiamo a vedere il risultato totale degli ultimi 4 anni, anche questa azienda ha un rosso di 1,5 milioni di euro. Mentre il 2010 e 2012 si sono chiusi con leggeri utili, il 2011 si è chiuso col pesante buco di 3,2 milioni di euro in parte recuperato nel 2013, con un utile di 1,6 milioni⁶ che però, come evidenzia Atv stessa, è pressoché totalmente attribuibile ai nuovi criteri di remunerazione dei contratti di servizio da parte della Regione Veneto. Detto in parole povere, la Regione nel 2013, per le stesse percorrenze ha dato più soldi (+25% per l'urbano e + 6,69 per l'extraurbano). Il tutto dopo un aumento tariffario avvenuto a metà 2012⁷.

Quanto detto fino a qui serve a mettere in evidenza due cose: **la prima è che le aziende di trasporto pubblico hanno difficoltà economiche in tutto il contesto nazionale proprio per la loro natura di servizio, la seconda è l'importanza del contributo regionale a determinare le sorti di un'azienda.**

Fatte queste premesse andiamo a valutare in maniera più approfondita il bilancio di APS.

Dove vanno le perdite di Aps: il cane che si morde la coda

La domanda a questo punto sorge spontanea: solo perché anche altre aziende hanno difficoltà economiche bisogna accettare passivamente questa situazione? Ovviamente no, perché esistono delle aziende virtuose e altre che non lo sono. Se però andiamo ad analizzare bene i conti di Aps Holding, il contesto in cui questa si deve muovere e soprattutto una serie di fattori esterni che vanno a influenzarne le prestazioni economiche, l'impressione che ne consegue è che Aps Holding sia un'azienda virtuosa.

Vediamo perché.

È notizia ormai nota che negli ultimi due anni Aps Holding ha chiuso con un buco di 2,5 milioni

3

http://www.corriere.it/cronache/13_novembre_23/esuberi-disservizi-trasporto-locale-tracollo-1ab14c16-5407-11e3-b3cc-01de6c91b992.shtml

4

http://www.actv.it/sites/default/files/file/bilancio_ACTV.pdf

5

Ibidem pag. 5 “Come noto la componente più importante, in termini economici, dei ricavi tariffari di Actv, è costituita dai proventi derivanti dai biglietti e dai titoli “senza Carta Venezia” in genere riservati alla clientela “turistica””.

6

<http://www.atv.verona.it/flex/cm/pages/ServeBLOB.php/L/IT/IDPagina/276>

7

Va detto che nel 2014 Atv ha valorizzato questo aumento di contributi in un aumento di 1,1 milione di percorrenze

(2012) e 3,8 milioni (2013) mentre nel 2011 aveva avuto un utile di 22mila euro dopo aver chiuso il 2010 in rosso di quasi 2 milioni di Euro. Se sommiamo queste quattro cifre arriviamo a un totale di rosso di 8.260.097 in 4 anni, una media di più di due milioni annui. Tralasciando considerazioni politiche su questo buco è importante chiedersi verso chi ha maturato questo debito Aps Holding. La risposta, sconvolgente, è: verso il Comune di Padova. Ogni anno infatti Aps Holding paga al Comune di Padova delle quote di canone per i parcheggi, per le strutture pubblicitarie utilizzate da Aps Advertising, oltre l'imposta pubblicitaria sui bus. Questa cifra nel quadriennio 2010-13 corrisponde a 13.050.695: il saldo positivo è quindi di 4.790.598! Se a queste aggiungiamo le altre entrate indirette al Comune di Padova, ovvero gli utili che Aps Opere e Servizi confluiscono nella società di proprietà del Comune Aps Finanziaria (2.548.000)⁸, arriviamo a un totale di entrate verso il Comune di Padova di 15.598.695 per un saldo positivo di 7.338.598.

Insomma, il buco di Aps Holding risulta essere totalmente fittizio. Potremmo dirla così: se togliamo i soldi che Aps deve al Comune di Padova (quindi è il Comune che li deve a stesso, e non per attività, ma per canoni) si può affermare che Aps Holding negli ultimi 4 anni ha avuto utili per quasi due milioni all'anno⁹.

Trasferimento al Comune di proventi da attività imprenditoriale APS	2010	2011	2012	2013	Totali
Canone parcheggi	2.562.014,48	2.650.000,00	2.545.166,94	2.634.166,67	10.391.348,09
Canone pubblicità	460.901,18	453.717,19	246.041,58	250.959,34	1.411.619,29
Imposta pubblicitaria su impianti APS	360.004,00	341.777,00	302.004,00	243.944,00	1.247.729,00
Utili privilegiati a Fin APS	0,00	0,00	1.274.000,00	1.274.000,00	2548000,00
Totale	3.382.919,66	3.445.494,19	4.367.212,52	4.403.070,01	15.598.696,38
Risultato APS Holding s.p.a.	-1.952.314,00	22.829,00	-2.523.095,00	-3.807.517,00	-8260097,00
Dif. ferenza tra risorse trasferite e perdite registrate	1.430.605,66	3.468.323,19	1.844.117,52	595.553,01	7.338.599,38

Infracom, la Lehman Brothers del centrodestra. O peggio.

Infracom è un nome che ha girato spesso a Padova ma forse non abbastanza. Cos'è Infracom? Nata nel '99 è un'azienda che si occupa di servizi di telecomunicazioni e data center¹⁰. Che rapporto c'è fra Aps Holding e Infracom: Aps detiene il 3,1058% di Infracom: ma attenzione, Aps non ha mai acquistato direttamente queste quote. Tale partecipazione è un'eredità della scissione di Aps spa avvenuta nel 2003 (sotto la giunta Destro, all'epoca esponente di Forza Italia). **Insomma, Aps si è trovata con queste quote di una società piuttosto deludente dal punto di vista economico, visto che dal 2007 al 2013 non ha mai prodotto utili arrivando in questo periodo a generare un rosso di oltre 127 milioni di euro. Insomma non solo la società era stata ereditata, ma era anche impossibile venderla perché nessuno la avrebbe comprata.**

Se quando è stata acquistata il valore iscritto a bilancio era di 8.223.998, in seguito alle perdite avvenute in questi anni il valore è diventato di 530.024. Ovvero 7.464.490 di differenza dovute, scrive Aps nella relazione al Bilancio del 2013, “a scelte di politica industriale sbagliate mai avallate da Aps e il suo management, in quanto Aps non ha mai avuto un suo rappresentante all'interno del C.d.A. di Infracom”¹¹.

Per capire quanto pesante è stata questa dote ereditata da Aps dai tempi di Giustina Destro, è

8

Prima del 2012 Aps Opere e servizi era interamente controllata da Aps Holding.

9

Sull'argomento era già intervenuto l'ex Presidente di Aps Holding Amedeo Levorato
<http://www.padova24ore.it/attualita/8064-tram-trasporto-pubblico-e-bus-tagliati-amedeo-levorato-fa-un-po-di-chiarzza.html>

10

<http://www.infracom.it/it/chi-siamo/profilo>

11

http://www.apsholding.it/images/pdf/2013_economico/relazione_sulla_gestione_bilancio_civilistico.pdf

opportuno riportare che il crack di Lehman Brothers ha portato al Comune di Padova, che deteneva investimenti attraverso la banca americana, una perdita di 4.267.132 €¹². Insomma, anche se se ne è parlato di meno Infracom è costata al Comune di Padova più del crack di Lehman Brothers. Ma Aps non ne ha colpa.

Fusione con Bus Italia o aumento dei biglietti?

Negli ultimi mesi si è fatto un gran parlare della possibile fusione fra Aps e BusItalia in vista delle gare con cui verrà assegnato il Tpl su base provinciale alle quali parrebbe che Aps non possa partecipare da solo in quanto non percorre un numero sufficiente di chilometri (requisito del quale però pare non ci siano ancora indicazioni ufficiali).

Se da una parte la gara è senza dubbio una razionalizzazione in quanto fa sì che non ci saranno più due aziende che operano sullo stesso territorio come avviene ora, dall'altra parte questa fusione rischia di non essere vantaggiosa per la città. BusItalia è stata presentata come l'azienda sana e Aps l'azienda in rosso. Limitandosi a quanto scrivono i bilanci questo è vero per gli ultimi due anni, è anche vero che sarebbe opportuno approfondire le differenze fra i servizi che le due aziende offrono ai cittadini. **Se prendiamo ad esempio la fascia suburbana, risulta evidente come le tariffe di BusItalia siano notevolmente più alte di quelle di Aps.**

Facciamo l'esempio di un cittadino che da Padova vuole andare a Selvazzano.

Il biglietto ordinario per la tratta di BusItalia 5-12 km costa 2,40 euro¹³. La tratta equivalente di Aps, quella suburbana, costa 1,5¹⁴. Se il cittadino utilizza il mezzo di Busitalia **paga il 60% in più.**

Stesso discorso per gli abbonamenti: l'abbonamento mensile suburbano per questa tratta costa 48 € euro ordinario Aps (34 per gli studenti) 58 € quello di Busitalia (che però offre la possibilità di avere un abbonamento weekend esclusi, al prezzo di 44 euro, comodo per i lavoratori ma non conveniente per gli studenti che vanno a scuola al sabato). **Notevole anche la differenza per l'abbonamento annuale per studenti: 290 euro Aps, 352 BusItalia (non valido in luglio e agosto).**

Quindi, a chi fa notare che i conti di BusItalia sono più in regola che quelli di Aps, sarà opportuno ricordare che i biglietti di BusItalia sono anche più cari e che una fusione potrebbe facilmente portare all'allineamento dei prezzi. Verso l'alto, ovviamente.

Confronto tariffe suburbano

Tarif €	Busitalia (in €)	APS (in €)
Biglietto ordinario	2,4	1,5
Abbonamento mensile	58	48
Abbonamento annuale studenti	352	290
Abbonamento mensile studenti	58	34

Quel piccolo dettaglio dei biglietti

Un'azienda di trasporto pubblico, ha due entrate fondamentali: il contributo in conto di servizio (ovvero i finanziamenti pubblici) e le vendite, ovvero biglietti e abbonamenti. È importante ricordare che nel caso di Aps le tariffe non sono decise dall'Azienda ma dal Comune, in base alle

¹²

<http://www.padovanet.it/dettaglio.jsp?id=12809#.VE6Fm3WG9wB>

¹³

http://www.fsbusitalia.it/cms-file/allegati/fsbusitalia/tariffario_BUSITALIA_PD_2013-07-22-B.pdf

¹⁴

<http://www.tramdipadova.it/index.php/informazioni/tariffe-e-titoli-di-viaggio/2014-10-14-14-33-16/abbonamenti-urbani>

indicazioni della Regione (Padova è stata fra le ultime città a portare il biglietto da 1,20 a 1,30 €). L'azienda però può cercare di combattere l'evasione e cercare di riempire i bus il più possibile, facendo sì che la percentuale del bilancio che si copre grazie alle vendite sia più alta possibile. In questo Padova è un'eccellenza nazionale. **Se guardiamo le classifica di Ecosistema Urbano 2014¹⁵ redatta da Legambiente e Sole 24 ore vediamo come in Italia, se si esclude Venezia (il cui dato è sui generis per via dei vaporetti) solo Bergamo (45%) e per pochissimo Prato (42,85%) fanno meglio di Aps.** Nella tabella qui sotto abbiamo preso come esempio alcune città far capire al meglio come questo dato non sia per nulla scontato e che spesso viene taciuto presentando Aps come azienda colabrodo. **Di particolare interesse è il dato di Rovigo con un recupero del solo 17%. L'azienda che gestisce il trasporto pubblico nella città di Rovigo è BusItalia.**

Nome città	Copertura costi	Costo biglietto urbano
Padova	42,5	1,30 €
Verona	40	1,30 €
Bergamo	45	1,30 €
Firenze	39	1,20 €
Treviso	37	1,30 €
Rovigo	17	1,30 €
Bolzano	25,2	1,50 €

Rispetto ai contributi regionali è fondamentale ricordare come negli anni questi siano diminuiti a fronte di un aumento dell'inflazione. Qui una tabella riassuntiva che si trova nella relazione al bilancio di Aps relativo all'anno 2013, dalla quale si evidenzia che dal 2009 al 2014 il contributo regionale sia sceso di circa 600.000 €, il 3,3% (che diventano 1,2 milioni se si considera il 2010, l'anno migliore), nonostante un aumento dell'inflazione del 1,6% su base annua.

Finanziamenti Pubblici al TPL Regione Veneto

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Media
Finanziamento reg.le (valori in €)	283.300.000	287.700.000	268.000.000*	253.000.000	256.000.000	256.000.000	
Variazione	0,00%	1,50%	-6,90%	-5,60%	0,79%	0,00%	
Inflazione	0,70%	1,60%	2,70%	3,00%	1,10%	0,50%	1,60%
Padova (valori in €)	17.417.516	18.092.947	17.181.191	16.653.578	16.837.480	16.837.480*E	
Variazione	+5,1%**	3,90%	-5,10%	-3,10%	1,10%	0,00%	-3,3% '09-14

*Nell'anno 2011-2012 è stata programmata e realizzata una riduzione dei servizi minimi di circa il 5% nell'arco di 12 mesi.

**Aumento legato all'incremento della contribuzione chilometrica per il tram disposta dalla Regione per Padova e Venezia su richiesta documentata

Un modello di tram sbagliato, scelte che si pagano ancora oggi

Il costo chilometrico del tram nel 2013 considerando costi diretti e indiretti è di 11,05 € (10,33 € se si considerano solo i costi diretti). Più costoso dei bus, ma anche fiore all'occhiello della flotta Aps. Grazie al tram il trasporto pubblico ha riacquisito appeal, basti pensare che i passeggeri trasportati dal tram nel 2013 sono stati 5.966.287 su un totale di 34.846.993, ovvero quasi un sesto del totale nonostante percorra solo un undicesimo del servizio erogato da Aps (circa 700.000 km su un totale di 8.000.000¹⁶). Ad ulteriore dimostrazione dell'attrattività del tram, riportiamo i dati di una classifica stilata da Altroconsumo nel 2010 sulle soddisfazioni degli utenti rispetto ai mezzi di trasporto nelle principali 12 città italiane, **dove il tram di Padova risulta essere il più amato dopo la metropolitana di Torino**¹⁷.

Sta di fatto che la scelta di questo tipo di mezzo è dovuta a questioni di bisticcio politico che tecnico. La storia la conoscono tutti: Giustina Destro e Forza Italia vincono le elezioni nel 1999 cavalcando la paura del nuovo tram voluto da Zanonato e una volta insediati pur di non perdere i finanziamenti si inventarono la soluzione del metrobus, un mezzo nuovo che ancora non ha mai corso su delle strade cittadine. I risultati si vedono, Padova diventa una cavia, i tempi si allungarono, anche se alla fine le soluzioni tecniche adottate dai responsabili di Aps e del Consorzio Mantegna riescono a far funzionare il metrobus¹⁸. Quello che non si può cambiare è la capienza di un mezzo più stretto dei soliti tram (il raggio di curvatura di alcune curve non permette di aggiungere vagoni). **Se si fosse scelto un mezzo già testato e più capiente, con gli stessi chilometri percorsi si sarebbero trasportati più passeggeri, rendendo così il mezzo più efficiente dal punto di vista economico.**

Ma alla politica spesso interessa ben altro... tanto che il rischio di perdere il finanziamento per la seconda linea del tram si fanno sempre più concreti. E nel giro di pochi anni si commetterebbe di nuovo l'errore di buttare al vento quanto fatto di buono, solo per fare diverso da quanto fatto dalla giunta precedente.

Meglio la Lega Lombarda?

C'è un ultimo fattore legato al tram, che contribuisce alla perdita di Aps, ma che anche questo non dipende dall'azienda di trasporto cittadina, cioè il contributo chilometrico regionale.

Questa è un'ulteriore e banale causa di deficit per Aps Holding: nel bilancio di sostenibilità 2012 pubblicato da APS Holding, a pagina 42 e 43 si legge¹⁹: “come si può osservare, il 100% della perdita di esercizio della società può essere ascritta allo sbilancio di esercizio della linea tramviaria (- 2.312.000 euro)”: perché il tram ha un costo chilometrico di 11 euro circa e la Regione Veneto riconosce un contributo al chilometro ridicolmente basso: 4 euro o poco più, mentre – **come spesso ha ricordato l'ex Presidente di Aps Holding Amedeo Levorato**²⁰, **altre**

¹⁶

http://www.apsholding.it/images/pdf/2013_economico/relazione_sulla_gestione_bilancio_civilistico.pdf

¹⁷

<http://www.altroconsumo.it/organizzazione/media-e-press/comunicati/2010/inchiesta-trasporti-pubblici-locali-il-giudizio-di-5000-utenti-in-12-citta-parte-la-campagna-siamo-uomini-o-pendolari>

¹⁸

<http://sostenibileresponsabile.files.wordpress.com/2012/11/andrea-ragona-aps-convegno-mobilita3a0-elettrica-territorio-padovano-13-novembre-2012.pdf>

¹⁹

http://www.legambientepadova.it/files/linea_tramviaria_sir1_2012.pdf

²⁰

<http://corrieredelveneto.corriere.it/veneto/notizie/politica/elezioni-amministrative-padova/notizie/levorato-aps->

Regioni con tram come la Lombardia (regione a maggioranza leghista), pagano 7 euro. Basterebbe questo adeguamento a stravolgere il bilancio di APS. Se la Regione Veneto si comportasse come la Regione Lombardia, Aps Holding avrebbe ogni anno circa 2.000.000 di Euro di entrate in più. La speranza è che conclusa l'epoca Chisso a Venezia cambia anche l'attenzione della giunta regionale nei confronti del trasporto pubblico.