

QUALI PROSPETTIVE PER IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE?

Laura Campanini¹ e Andrea Olivetto²

Il settore del Trasporto Pubblico Locale, in base al decreto Burlando del 1997, dovrebbe già essere completamente liberalizzato. In realtà l'incertezza normativa, i continui cambi di fronte e le particolarità del comparto non hanno permesso, fino ad oggi, di giungere ai risultati sperati.

Dal punto di vista normativo, a partire dal 1997, i cambiamenti sono stati molti e spesso hanno comportato modifiche anche profonde delle direzioni verso cui il comparto sembrava essersi mosso. Anche interventi come quello del referendum abrogativo del giugno 2011 hanno contribuito, negli anni, a modificare il sistema di regole. L'ultimo esecutivo, alla luce di una spinta verso l'efficientamento del sistema Paese che è stata poi portata a termine solo in parte, non ha mancato di occuparsi del TPL. Gli ultimi provvedimenti sono molto recenti e riguardano la Legge di stabilità del 2013, che ha rappresentato l'ultimo atto del Governo Monti.

La mancanza di un'offerta di trasporto efficiente ed efficace ha un impatto negativo sulla sostenibilità ambientale: i massicci aumenti di traffico verificatisi nel corso dell'ultimo decennio si sono riversati principalmente sul sistema stradale, comportando gravi fenomeni di congestione e inquinamento.

Il lavoro intende offrire un'analisi critica della domanda e dell'offerta del settore nell'attuale assetto normativo.

In primo luogo si evidenzierà il quadro normativo e la sua attuazione, offrendo un'analisi delle gare all'oggi svolte e dei risultati conseguiti.

Successivamente ci si concentrerà sulla remunerazione del servizio e sulle tariffe, anche attraverso un confronto internazionale. Il settore del trasporto pubblico si presenta fortemente dipendente dai contributi pubblici e i ricavi che derivano dal mercato coprono una parte minoritaria dei costi delle imprese.

Infine ci si concentrerà sugli assetti gestionali e sulla performance economico finanziaria dei gestori. L'analisi dell'offerta sarà condotta attraverso un'originale analisi sui bilanci del 2009, del 2010 e del 2011 di 115 società che nell'aggregato rappresentano un valore della produzione di circa 5,5 miliardi di euro. Poiché i dati medi celano realtà differenti, sulle principali variabili si sono calcolati i risultati conseguiti al 25°, al 50° e al 75° percentile, in modo da evidenziarne il grado di trasversalità.

¹ Servizio Studi e Ricerche, Intesa Sanpaolo, laura.campanini@intesasbanpaolo.com

² Servizio Studi e Ricerche, Intesa Sanpaolo, andrea.olivetto@intesasbanpaolo.com

1. Gara o non gara: il quadro normativo e la sua attuazione

La riorganizzazione industriale e l'efficientamento del servizio di trasporto pubblico locale (TPL) stentano a decollare. **L'incertezza normativa, i continui cambi di fronte e le difficoltà congenite, che il servizio presenta, hanno condizionato pesantemente gli sviluppi e la crescita del comparto, che, in base al Decreto Burlando del 1997, avrebbe già dovuto essere completamente liberalizzato.**

I più significativi passi in avanti verso la liberalizzazione si sono realizzati nel primo triennio post Decreto Burlando. Tra il 1998 e il 2000 i mercati sembrano aprirsi, le prime gare vengono realizzate e il comparto sembra indirizzato verso l'inesorabile apertura al mercato.

Pochi, infatti, gli spazi di discrezionalità per le Amministrazioni locali lasciati dalla norma di settore. L'obbligo di gara appare ineludibile, la separazione fra funzione di programmazione e regolamentazione (in capo alle Amministrazioni pubbliche) e gestione industriale del servizio chiara, la necessità di privatizzare almeno formalmente le imprese che gestiscono il servizio (ovvero trasformare le aziende speciali in spa) definita. I tre passaggi risultano funzionali all'obiettivo di garantire ai cittadini il livello di servizi essenziale attraverso una gestione economica ed efficiente del servizio.

La volontà di normare in modo trasversale il settore dei servizi pubblici locali ha poi introdotto significativi elementi di incertezza nel quadro normativo settoriale.

La modifica dell'art. 113 del TU degli Enti locali ha iniziato a interessare il dibattito politico nella parte conclusiva degli anni '90 (disegno di legge Vigneri), trova poi una preliminare articolazione nell'articolo 35 della finanziaria per il 2002, successivamente viene modificato con l'art. 14 del decreto legge 269/03. Poi l'esclusione dall'ambito di applicazione dell'art.14 del TPL ex Delega ambientale (L. 308/2004). Quindi il lungo dibattito sul disegno di legge Bersani-Lanzillotta, naufragato a fine legislatura e infine l'art. 23 del d.l. 112/08, convertito nella legge 133/08 e successivamente modificato dal d.l. 135/09, convertito nella legge 20 novembre 2009, n.166.

Nel giugno del 2011 il referendum abroga però l'art. 23 bis del d.l. 112/08 e le successive modifiche.

Nuove scosse alla riorganizzazione e alla liberalizzazione del settore giungono poi dal d.l. 138/2011 e d.l. 1/2012 (il cosiddetto Cresci-Italia), approvati nel pieno della crisi, il primo sotto l'ultimo governo Berlusconi e il secondo sotto il neonato Governo Monti.

Le novità dei provvedimenti hanno però avuto vita breve posto che la sentenza della Corte Costituzionale del luglio 2012 ha espunto l'art. 4 del d.l. 138/11 e le sue successive modificazioni per violazione dell'articolo 75 della Costituzione (riproposizione di una norma abrogata dal referendum).

Da ultimo il decreto per lo sviluppo del Governo Monti (d.l. del 18 ottobre 2012, n. 179), che contiene alcune misure dedicate ai Servizi Pubblici Locali e la Legge di stabilità 2013.

L'impatto delle singole norme sulla liberalizzazione del trasporto pubblico locale risulta significativo perché sono state previste diverse e alternative modalità di affidamento del servizio (si è passati dalla sola possibilità della gara ad evidenza pubblica per l'affidamento del servizio come previsto dal Decreto Burlando all'introduzione di diverse tipologie di affidamento, in modo non lineare ma altalenante). **Inoltre, si è assistito ad un continuo posticipo delle imminenti scadenze dei periodi transitori:** per il decreto Burlando il mercato doveva essere liberalizzato dal 1 gennaio 2004, ma tale data è stata successivamente modificata e posticipata in modo continuativo.

Tuttavia, **l'impatto che si potrebbe definire indiretto, ovvero indotto dall'incertezza, è stato ancora più considerevole.** Il trasporto pubblico locale è spesso rimasto in sospenso tra applicazione della norma trasversale e la possibile esclusione dall'ambito di applicazione della stessa (come peraltro previsto per gas ed elettricità). La stessa superiorità della norma trasversale rispetto alle

specifiche normative settoriali ha vissuto fasi altalenanti.

Ai continui cambi di fronte si aggiunge il punto fermo della riforma costituzionale del 2001 che ha trasferito la competenza in materia di trasporto locale alle Regioni e agli Enti locali. All'Amministrazione centrale rimane la competenza in materia di tutela e promozione della concorrenza e proprio alla promozione della concorrenza si richiamano i due menzionati decreti legislativi e la legge delega da cui discendono.

A prescindere dalla cronistoria della normativa, ciò che conta è che il processo di liberalizzazione si è spesso bloccato e diverse Amministrazioni prossime all'emanazione dei bandi di gara per la selezione del gestore del servizio hanno rivisto le proprie scelte e optato per l'affidamento *in house*³. La sensazione è che il legislatore nazionale, per il servizio di TPL, abbia operato, dopo il d.lgs. 422/1997, sull'onda delle pressioni da parte delle categorie imprenditoriali interessate al settore, senza una precisa linea di interventi per l'ordinato sviluppo del servizio stesso (Busti, 2011).

La disciplina trasversale dei servizi pubblici ha provocato una tale incertezza da aver sostanzialmente bloccato o almeno rallentato i processi iniziati dalle specifiche normative settoriali. Sarebbe forse opportuno valutare la validità di perseverare in tale approccio rispetto alla possibilità di intervenire in modo specifico sui singoli settori.

Come vedremo in seguito, una nuova grande spinta (che però nasconde anche dei rischi) che può portare alla ricerca di maggiore efficienza è quella generata dalla crisi economica, che limita i trasferimenti dagli Enti centrali e spinge gli Enti locali a valorizzare i propri beni, tra cui la partecipazione nelle municipalizzate.

Il quadro normativo vigente e la durata del periodo transitorio

Con la recente abrogazione da parte della Consulta dell'art. 4 del d.l. 138/11 e successive modifiche, i riferimenti normativi principali del servizio di trasporto pubblico locale sono il decreto Burlando, il Regolamento comunitario 1370 del 2007 a cui fa riferimento l'art. 61 della legge 99/09 e l'art. 4 bis della Legge 102/09. Rilevanti sono anche le novità introdotte dal recente decreto sviluppo bis 179/2012, art. 34 e dalla Legge di stabilità 2013.

Nell'attuale assetto normativo nazionale l'affidamento del servizio può avvenire secondo una delle seguenti modalità:

- **Gare** per il servizio (ex art. 18 d. lgs 422/97);
- **affidamento in house** (ex regolamento CE 2007), con il limite alla extraterritorialità⁴ (chi gestisce il servizio in base ad affidamento *in house* non può partecipare a gare in altri territori), purché almeno il 10% dei servizi oggetto dell'affidamento sia aggiudicato con gara a soggetti diversi da quelli sui quali l'Autorità esercita il controllo analogo (*in house*), ex art. 4 bis L. 102/09;
- **gara a doppio oggetto** (contestuale cessione di una quota della società pubblica e affidamento dei servizi alla nuova società pubblico-privata);
- **affidamento diretto a società private** se il valore medio annuo del contratto di servizio è inferiore a 1 milione di euro (**affidamento sotto soglia**);
- **affidamento diretto della durata di max 2 anni in caso di emergenza** per interruzione del servizio o pericolo di interruzione;
- **il regolamento comunitario prevede anche la possibilità che sia la fornitura del servizio avvenga da parte della stessa Autorità (cd gestione in economia).**

Il periodo transitorio finirà il 3 dicembre 2019 (ex regolamento).

Questo Governo ha manifestato più volte la volontà di favorire l'efficientamento

³ Per una trattazione completa ed esaustiva della cronistoria normativa si rimanda a Busti, 2011 Profilo storico della disciplina del trasporto pubblico locale in LA DISCIPLINA DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE: RECENTI SVILUPPI E PROSPETTIVE, a cura di Alessio Claroni, Università di Trento

⁴ Sul punto della extraterritorialità emergono alcune incongruenze, per approfondire si veda Isfort, Il lungo percorso della riforma del TPL, luglio 2011

del Paese per rilanciare la crescita e ha avviato, tra le altre cose, anche alcuni provvedimenti concernenti i servizi pubblici. Per quanto riguarda i trasporti pubblici locali l'auspicio è che si possa procedere più celermente di quanto avvenuto negli ultimi anni verso una vera liberalizzazione del mercato, che porti anche all'ingresso di nuovi gestori e di capitale privato, oltre, possibilmente, all'aumento delle dimensioni degli operatori e alla creazione di campioni nazionali. L'ultimo provvedimento del Governo Monti, **la Legge di stabilità del 2013, ha cercato di incentivare le Regioni e gli Enti locali a razionalizzare ed efficientare la programmazione e la gestione dei servizi di TPL, imponendo la riprogrammazione dei servizi, la rimodulazione di quelli a domanda debole e la sostituzione delle modalità di trasporto che non raggiungono lo 0,35 di rapporto tra ricavi da traffico e costi del servizio, al netto dei costi dell'infrastruttura, previsto dal decreto Burlando.**

Il fondo unico per il trasporto pubblico, istituito dalla Legge di stabilità, riguarderà sia il ferro che la gomma, per cui non saranno più separati i finanziamenti statali come avvenuto fino ad oggi, tra trasporto ferroviario regionale e TPL con l'obiettivo di migliorare l'efficienza e integrare il servizio. Fra i meriti che vanno riconosciuti alla normativa vi sono in primo luogo l'individuazione di nuove e ulteriori risorse per migliorare il servizio. In secondo luogo con questo provvedimento sembra inaugurarsi un nuovo e diverso approccio: **l'obiettivo di promuovere l'innovazione nell'organizzazione del settore in modo da garantire i diritti dei cittadini nell'ambito del processo di liberalizzazione è perseguito attraverso un incentivo finanziario.** Le risorse saranno modulate in base alla capacità di ottenere risultati di efficienza; le Regioni che non realizzeranno l'equilibrio economico e "l'appropriatezza della gestione" non potranno avere completo accesso alle risorse del fondo. Inoltre, si pongono le basi per creare un efficiente ed efficace sistema informativo per la verifica dell'andamento del settore: le aziende devono trasmettere semestralmente all'Osservatorio sul TPL i dati economici e trasportistici, e se non adempiono a tale mandato non potranno ricevere i contributi pubblici e i corrispettivi dei contratti di servizio. Infine, si prevede la possibilità da parte dell'Amministrazione centrale di sostituirsi alle Regioni inadempienti.

L'attuazione della normativa a livello regionale

Il decreto Burlando stabilisce tra l'altro che: "...le Regioni e gli Enti locali...garantiscono...il ricorso alle procedure concorsuali per la scelta dei gestori del servizio..." e delega le Regioni a legiferare in merito. **Il processo di liberalizzazione del trasporto pubblico locale è quindi proceduto a ritmi molto differenziati nelle diverse Amministrazioni regionali.**

Alcune Regioni hanno avviato il processo di liberalizzazione, mentre in altre la riforma del trasporto pubblico locale è poco più che abbozzata. Le diverse Amministrazioni regionali si sono in primo luogo attivate per promulgare leggi che accogliessero i dettami del Burlando, chi più chi meno velocemente (in alcune Regioni ciò non è ancora avvenuto ad oggi). Nelle specifiche normative regionali sono anche previsti i termini per l'attuazione della normativa. Nella fase attuale **le normative delle singole Regioni sono in genere più stringenti della normativa nazionale.**

Leggi regionali sul TPL

Abruzzo	L.R. 152/98 Norme per il trasporto pubblico locale. L.R. 15 ottobre 2008, n. 13 Disposizioni in materia di trasporto pubblico locale e sistema sanzionatorio. L.R. 10 febbraio 2012, n. 8. Integrazione alla legge regionale 15 ottobre 2008, n. 13
Basilicata	L.R. 22/98 Riforma del Trasporto Pubblico Regionale e Locale in attuazione del Decreto Legislativo del 19-11-1997, n. 422
Calabria	L.R. 23/99 Norme per il trasporto pubblico locale. L.R. 28 dicembre 2006, n.18. Erogazioni a titolo di acconto per i servizi di T.P.L. prestati dalle aziende costituenti le Società Consortili a r.l.
Campania	L.R. 3/02 Riforma del Trasporto Pubblico Locale e Sistemi di Mobilità della Regione Campania
Emilia-Romagna	L. R. 30/98 Disciplina generale del Trasporto Pubblico Regionale e Locale
Lazio	L.R. 30/98 Disposizioni in materia di Trasporto Pubblico Locale
Liguria	L.R. 31/98 Norme in materia di Trasporto Pubblico Locale. L. R. 40/2006. L. R. 17/2007
Lombardia	L.R. 22/98 Riforma del Trasporto Pubblico Locale in Lombardia. L. R. 4 aprile 2012, n. 6 "Disciplina del settore dei trasporti"
Marche	L.R. 45/98 Norme per il riordino del trasporto pubblico regionale e locale nelle Marche
Molise	L.R. 19/00 Norme integrative della disciplina in materia di trasporto pubblico locale
Piemonte	L.R. 1/00 Norme in materia di trasporto pubblico locale, in attuazione del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422
Puglia	L.R. 18/02 Testo unico sulla disciplina del trasporto pubblico locale
Toscana	L.R. 42/98 Norme per il trasporto pubblico locale. L. R. 29 dicembre 2010, n. 65 "Legge finanziaria per l'anno 2011" in cui vengono inserite alcune novità
Umbria	L.R. 37/98 Norme in materia di trasporto pubblico locale in attuazione del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422
Veneto	L.R. 25/98 Disciplina ed organizzazione del trasporto pubblico locale
Friuli V. G.	L.R. 23/07 Attuazione del decreto legislativo 111/2004 in materia di trasporto pubblico regionale e locale, trasporto merci, motorizzazione, circolazione su strada e viabilità
Sardegna	L.R. 21/05 Disciplina e organizzazione del trasporto pubblico locale in Sardegna
Sicilia	-
Valle d'Aosta	L.R. 29/97 Norme in materia di servizi di trasporto pubblico di linea (pur se precede in ordine di tempo il D.lgs 422/97 include molte delle disposizioni presenti nel decreto, almeno per ciò che riguarda i servizi su gomma)
Provincia di Bolzano	-
Provincia di Trento	-

Le gare: le difficoltà intrinseche e i risultati

Dopo la definizione del quadro normativo regionale si è proceduto progressivamente all'affidamento del servizio pubblico. Mettere a gara il servizio di trasporto pubblico locale è un'operazione non facile non solo per le rigidità legate allo status quo, i mutamenti di fronte e le incertezze normative, ma anche per le caratteristiche intrinseche del servizio.

Alcuni aspetti legati alle gare di affidamento risultano, infatti, estremamente critici e la loro definizione risulta cruciale per la gara stessa.

▪ Innanzitutto **cruciale risulta la definizione del lotto da mettere in gara** (cosiddette unità di rete). Se da un lato è preferibile infatti disporre di lotti di dimensione tale da mantenere l'integrità dei bacini di traffico, dall'altro, al fine di garantire un ampio grado di contendibilità durante la gara (ossia un elevato numero di partecipanti) è preferibile optare per lotti la cui dimensione consenta anche a aziende piccole e medie di partecipare alla gara. Inoltre, nell'ottica di favorire una mobilità il più possibile integrata ferro/gomma, le gare dovrebbero riguardare lotti che favoriscano l'integrazione presente e futura tra i diversi modi di trasporto.

▪ Una seconda variabile critica riguarda **la tipologia di contratto e il trattamento della componente economica del bando**. Si distinguono due tipi di contratto: i

contratti *gross cost* e i contratti *net costs*. I contratti del primo tipo consentono di scaricare sul concessionario il solo rischio industriale (il rischio commerciale i.e. rischio traffico viene interamente sopportato dal concedente), mentre i contratti *net costs* permettono al concessionario di legare parte dei suoi ricavi ai traffici. Tuttavia, quest'ultima tipologia di contratti è ostacolata da un lato dal fatto che gli Enti concedenti sono in genere restii a trasferire al concessionario il potere di determinare le tariffe (sia pure al di sotto di un tetto prestabilito), dall'altro dalla maggiore complessità che comporta sul piano dell'integrazione tariffaria. In linea di principio è possibile utilizzare anche contratti "gross cost incentivati", una sorta di via di mezzo che include delle clausole bonus-malus a seconda del raggiungimento di predeterminati livelli di ricavi da traffico.

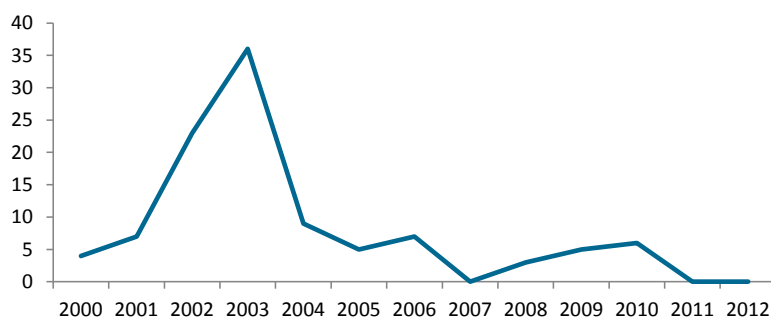
■ Infine un ulteriore elemento di incertezza è determinato dalla carenza di standard precisi per il controllo del rispetto dei requisiti di qualità e sicurezza richiesti ai gestori.

Le Regioni che si sono mosse in maniera più incisiva sono fondamentalmente quelle del Centro-Nord, anche se non tutte con lo stesso slancio (ad esempio in Veneto vi è stato un unico affidamento), mentre meno marcata è stata l'istituzione di gare al Sud. In Regioni come la Calabria non sono, ad esempio, state indette gare.

Dopo un periodo iniziale, all'incirca nella prima metà dello scorso decennio, in cui si assiste all'avvio del processo di affidamento tramite gara dei servizi di TPL, negli anni seguenti il dinamismo diminuisce. Ciò è stato certamente favorito dall'incertezza normativa e dalla sua continua evoluzione (come visto, anche a causa del referendum e della collegata sentenza della Corte Costituzionale di luglio 2012). Molte gare tenute in questo primo periodo sono andate a naturale scadenza ma non ne sono poi state indette delle nuove.

A seguito dell'incertezza normativa, delle continue proroghe del periodo transitorio, e soprattutto in assenza di qualsiasi sistema "sanzionatorio", solo il 50% degli affidamenti di TPL sono stati effettuati tramite gara: quasi tutti gli altri affidamenti sono in regime di "proroga" (Federmobility, 2012).

Gare TPL assegnate: data emissione bando



Fonte: Clickmobility

Di seguito analizzeremo gli affidamenti tramite gara nelle diverse Regioni italiane. A oggi, però, i risultati sembrano inferiori rispetto alle aspettative:

■ Mentre le prime gare avviate in Toscana alla fine degli anni Novanta (poi annullate) portarono a ribassi interessanti, anche del 30/40%, in realtà le imprese che si sono poi aggiudicate il servizio hanno, tranne rari casi, garantito **risparmi per lo più trascurabili**. Non si può certo affermare che le gare abbiano avuto un impatto significativo sui bilanci degli Enti locali;

■ Nonostante vi sia stato l'ingresso di nuove società e di privati, nella grande maggioranza dei casi **le gare hanno visto assegnare il servizio alle imprese incumbent**. L'apertura al mercato e ai privati tramite la messa a gara del servizio ha avuto un impatto certamente minore rispetto a quanto ci si poteva attendere nella prima fase post-decreto Burlando;

■ Negli anni che vanno dal 2009 al 2011 (che analizzeremo nell'ultima parte di questa ricerca) le *performance* degli operatori sono state certamente messe in

difficoltà anche dalla crisi economica. Permangono tuttavia problematiche strutturali. Se la gara per l'affidamento del servizio viene vinta dall'azienda che già lo svolgeva (in alcuni casi alle gare vi fu un unico partecipante, anche a causa dei requisiti delle gare stesse, volte a favorire l'*incumbent*) tra l'altro con praticamente lo stesso costo del servizio di prima, difficilmente questo strumento può rappresentare un incentivo all'efficienza.

Gare assegnate				
Regione	Gare assegnate	Anno di assegnazione*	Presenza vecchio gestore	Risparmi**
Piemonte	6	2004 Cuneo, le altre dal 2010	Incumbents assegnatari o raggruppati in consorzi	Si va da un massimo del 4% nella provincia di Asti a ribassi praticamente inesistenti
Valle d'Aosta	8	2001 e 2010	Incumbents	4-5%
Liguria	3	2002 (Genova 2006)	A Genova entra un nuovo socio, negli altri casi gli assegnatari sono incumbents	1% a Imperia, altri ??
Lombardia	33 gomma + 1 ferro	Dal 2002 Nel 2005 gara ferroviaria	Incumbents assegnatari o raggruppati in consorzi	Circa 1% Per la gara su ferrovia ribasso del 15%
Veneto	1 ferro	2006	Incumbent	No
Trento e Bolzano	/			
Friuli Venezia Giulia	4	2000	Società private con incumbents	Da 1,5 a 5%
Emilia Romagna	9 + 1 ferro	Dal 2004 Nel 2008 gara ferroviaria	Imprese locali e incumbents	Risparmi dello 0,5% Per la gara su ferrovia nessun risparmio
Toscana	14	2004-2005	Incumbents	1-2%
Marche	5	2006 (emissione bando)	Società mista pubblico-privata con il socio privato individuato mediante procedura ad evidenza pubblica	/
Lazio	6	Dal 2001	Incumbents	??
Umbria	3	Dal 2003 (emissione bando)	Incumbents	??
Abruzzo	/			
Molise	/			
Campania	1	2003	Incumbents	0,0001%
Puglia	6	2003 (emissione bando)	Incumbents	No
Basilicata	4	Dal 2005 (emissione bando)	Raggruppati in consorzi di incumbents	??
Calabria	/			
Sicilia	/			
Sardegna	/			

*Fonte: Clickmobility **Fonte: Hermes

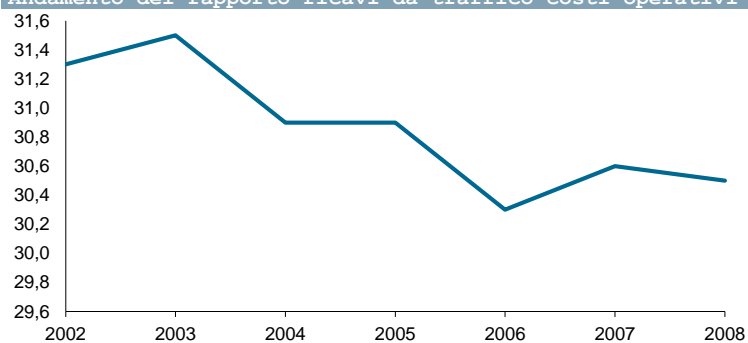
2. La remunerazione del servizio e le tariffe

Il Decreto Burlando stabilisce che debbano essere le Regioni a fissare criteri e indirizzi per la determinazione delle tariffe, indicando due parametri-obiettivo, che devono guidare la determinazione stessa: **l'integrazione tariffaria e il raggiungimento dello 0,35 nel rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi.**

L'obiettivo del rapporto ricavi da traffico su costi operativi pari al 35% mira a conseguire l'efficienza intesa come minimizzazione dei costi ed efficacia in termini di numero di passeggeri trasportati. Tuttavia, il target è ancora lontano dall'essere realizzato a livello nazionale e anzi gli ultimi dati disponibili evidenziano le crescenti difficoltà nel conseguirlo, con il rapporto che segna una

flessione tra il 2002 e il 2008.

Andamento del rapporto ricavi da traffico/costi operativi (2002-2008; %)



Fonte: Asstra-Hermes, 2010

Per quanto le aziende italiane non abbiano potuto contare su un livello tariffario adeguato (cfr. confronto internazionale paragrafo successivo) e tale da favorire il raggiungimento del rapporto ricavi da traffico/costi operativi, non è questo l'unico elemento da valutare. Nel determinare la dinamica e il livello del target sono rilevanti anche l'efficientamento sul lato dei costi e la domanda, in termini di numero di passeggeri trasportati. Il legame fra conseguimento del parametro obiettivo e tariffa risulta, infatti, basso (Asstra, 2010).

E' opportuno evidenziare che per consentire miglioramenti nella produttività e nell'efficienza essenziali sono la qualità delle infrastrutture e del parco mezzi e pertanto non si può slegare tale meccanismo dalla necessità di fare investimenti sia pubblici che privati. I privati da soli non sono sufficienti.

La normativa nazionale prevede inoltre che nella determinazione delle tariffe, debba essere garantita, "ove possibile", l'applicazione del criterio del *price-cap*⁵. Il meccanismo del *price-cap* rappresenta un sistema incentivante che consente all'azienda di modificare le tariffe purché si conseguano miglioramenti nella produttività e nell'efficienza. Il vantaggio sta nell'automatismo aziendale e nella flessibilità.

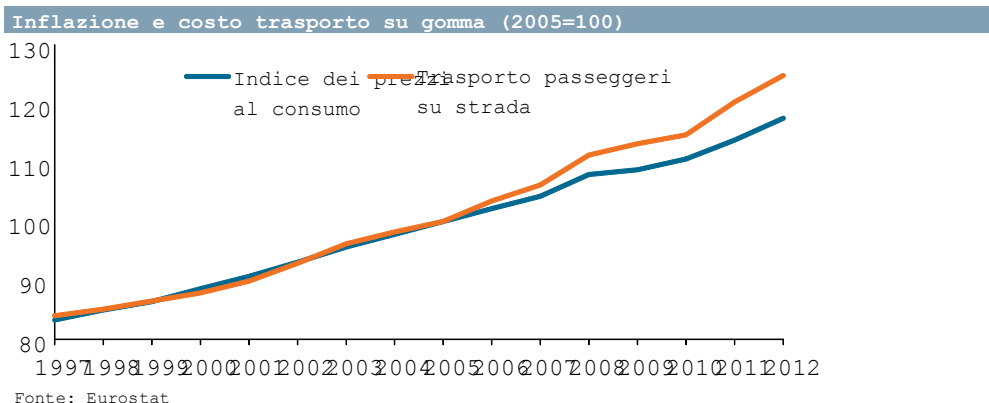
Tuttavia, tale indicazione non è in alcun modo vincolante per le Regioni e sono assenti ulteriori elementi che possano servire da utile guida alle Amministrazioni regionali per la definizione delle tariffe. Pertanto, ben poche Regioni hanno delineato criteri guida per la determinazione e l'aggiornamento delle tariffe. In generale, **manca a livello locale una pianificazione tariffaria organica, complessiva ed impostata a logiche di lungo periodo. Inoltre, non sono previsti sistemi di adeguamento delle tariffe al costo della vita.**

Nella quasi totalità dei casi, le tariffe vengono stabilite dalle Amministrazioni locali, in alcuni casi le aziende hanno un semplice ruolo consultivo che può influenzare più o meno le decisioni comunque prese a livello politico. E' evidente che da un lato le scelte tariffarie vengono adottate essenzialmente in base a considerazioni socio-redistributive, ma probabilmente lasciare un po' più di flessibilità alle aziende potrebbe non inficiare troppo il risultato.

La dinamica recente delle tariffe, in particolare gli aumenti dell'ultimo biennio, sono in larga parte attribuibili alle misure contenitive della spesa delle Amministrazioni decentrate e alle conseguenti tensioni sulle casse locali. Il ridimensionamento dei trasferimenti ha infatti colpito i bilanci degli Enti locali, costringendoli ad un progressivo innalzamento delle tariffe.

Il grafico mostra la dinamica dell'indice dei prezzi al consumo e dei prezzi dei trasporti passeggeri su strada (autobus, taxi..) e dimostra il sostanziale allineamento dei due indici tra il 1997 e il 2007, mentre negli ultimi anni la dinamica del costo del trasporto locale è molto più marcata di quanto realizzato dall'aggregato più generale.

⁵ Art. 18, comma 2, lettera g del decreto n. 422/97.



Gli aumenti sono stati di diversa entità e risultano legati a decisioni locali. I biglietti sono aumentati in maniera maggiore rispetto agli abbonamenti. Esplicativo il caso di Milano dove a fronte di un aumento del 50% del costo del biglietto singolo, non è stato aumentato l'abbonamento mensile. Si è cercato in linea di massima di caricare gli aumenti delle tariffe principalmente su coloro che utilizzano in maniera sporadica i mezzi pubblici, lasciando invariato (o aumentando in misura minore) il costo per chi utilizza giornalmente e in maniera continuativa il servizio.

A livello territoriale esistono sostanziali differenze per quanto riguarda il livello delle tariffe e il costo netto per chilometro del servizio di trasporto pubblico. Nella Regione dove il costo unitario è maggiore, ovvero il Lazio, esso corrisponde ad oltre tre volte quello dell'Umbria.

Purtroppo l'avvitamento della crisi e la pressione sui conti pubblici, lascia presupporre che le tariffe siano destinate ad ulteriori ritocchi nel futuro.

In tale contesto diventerà sempre più importante per il trasporto pubblico locale migliorare l'efficienza, in modo da aumentare la qualità del servizio e, soprattutto, compensare la minore capacità di spesa dello Stato. Come visto, l'efficientamento tramite la concorrenza indotta da gare ad evidenza pubblica non ha portato fino ad ora ai risultati sperati. Alla luce dei dati di bilancio degli ultimi tre anni cercheremo nell'ultimo capitolo di comprendere quale tipologia di impresa riesce a garantire i migliori risultati gestionali.

Andamento del prezzo di biglietti e abbonamenti nelle città italiane con più di 250 mila abitanti						
	Biglietto			Abbonamento		
	Prezzo al 01/01/2010	Prezzo al 01/07/2012	Variazione	Prezzo al 01/01/2010	Prezzo al 01/07/2012	Variazione
Roma	1,0	1,5	50%	30,0	35,0	17%
Milano	1,0	1,5	50%	30,0	30,0	0%
Napoli	1,1	1,2	9%	36,7	40,0	9%
Torino	1,0	1,5	50%	32,0	38,0	19%
Palermo	1,2	1,3	8%	48,0	48,0	0%
Genova	1,2	1,5	25%	36,0	43,0	19%
Bologna	1,0	1,2	20%	32,0	36,0	13%
Firenze	1,2	1,2	0%	34,0	35,0	3%
Bari	0,8	1,0	25%	31,0	35,0	13%
Catania	1,0	1,0	0%	40,0	40,0	0%
Venezia	1,1	1,3	18%	33,0	35,0	6%
Verona	1,0	1,3	30%	36,0	37,0	3%
Media	1,05	1,29	23%	34,9	37,7	8%

Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo

Costo euro/Km del trasporto su gomma				
2009	Costo	Ricavi da biglietti	Costo netto	Entrate da biglietti/costi
Piemonte e Valle d'Aosta	3,4	1,2	2,2	35%
Lombardia	3,7	1,6	2,1	43%
PV Bolzano e Trento	3,5	1,1	2,4	31%
Veneto	3,1	1,5	1,6	48%
Friuli Venezia Giulia	3,3	1,7	1,5	52%
Liguria	4,2	1,5	2,7	36%
Emilia Romagna	2,8	0,9	1,9	32%
Toscana	2,5	0,8	1,7	32%
Umbria	1,9	0,7	1,1	37%
Marche	2,6	1,1	1,4	42%
Lazio	5,9	2,2	3,7	37%
Abruzzo	2,8	1,0	1,8	36%
Molise	2,0	0,4	1,6	20%
Campania	5,0	2,0	3,0	40%
Puglia	2,7	1,2	1,5	44%
Basilicata	2,0	0,6	1,4	30%
Calabria	2,9	1,2	1,7	41%
Sicilia	3,5	1,8	1,7	51%
Sardegna	2,5	0,8	1,7	32%
Italia	3,6	1,4	2,2	39%

Fonte: Fitch

Il confronto internazionale

Il trasporto pubblico si presenta come un settore fondamentalmente sussidiato. Le ragioni a sostegno dell'intervento pubblico sono diverse. Innanzitutto il TPL si può configurare con un *merit good* per cui si intende favorire il trasporto pubblico rispetto a quello privato per motivi ambientali (congestione e inquinamento). **Le esternalità positive generate dai mezzi pubblici, ad esempio in termini di minori congestioni di traffico e minore inquinamento, fanno sì che del loro sviluppo non beneficiano solamente l'utenza diretta, ma l'intera popolazione.** Si giustifica quindi pienamente il ricorso alla fiscalità generale per il finanziamento di quelle infrastrutture il cui rendimento atteso per la comunità è superiore al suo costo. In secondo luogo l'intervento dell'operatore pubblico riflette la presenza di fallimenti di mercato. Il trasporto pubblico locale, come molti altri servizi a rete, è caratterizzato solitamente da rendimenti di scala crescenti, e per questo motivo ha le caratteristiche di un monopolio naturale. E' per questo che tradizionalmente questi servizi sono sotto la sfera dell'azione pubblica.

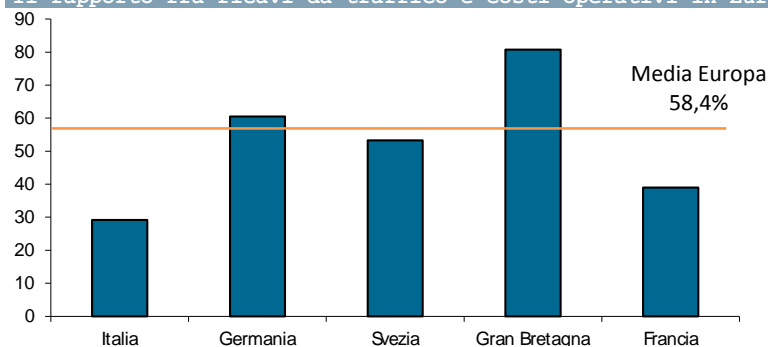
I ricavi da traffico non sono quindi sufficienti a coprire integralmente i costi aziendali. Le compensazioni pubbliche in conto esercizio e in conto capitale bilanciano i costi del servizio pubblico non commercialmente conveniente.

Il confronto europeo mostra una significativa variabilità della capacità del trasporto pubblico locale di autofinanziarsi. Il rapporto fra ricavi da traffico e costi operativi è pari al 80,8% in Gran Bretagna⁶: il Paese ha avviato una fase di forte liberalizzazione e privatizzazione del settore durante gli anni dei governi della Thatcher. La Gran Bretagna rappresenta un caso a sé stante nel panorama europeo, e, considerando gli elevati costi dei trasporti pubblici in Gran Bretagna e le problematiche generate dalle privatizzazioni del settore, difficilmente rappresenta un modello a cui il nostro Paese potrebbe fare riferimento.

Ma anche paesi più simili al nostro mostrano una minore dipendenza dai contributi pubblici: la Germania copre più del 60% dei costi attraverso i ricavi da traffico. La Francia supera il target italiano del 35% arrivando a coprire il 39% dei costi operativi con biglietti e abbonamenti.

⁶ Fonte Rapporto Bain&Company 2008. Il confronto internazionale non è completamente affidabile per carenza di dati e diversa computazione delle voci.

Il rapporto fra ricavi da traffico e costi operativi in Europa (2008,%)

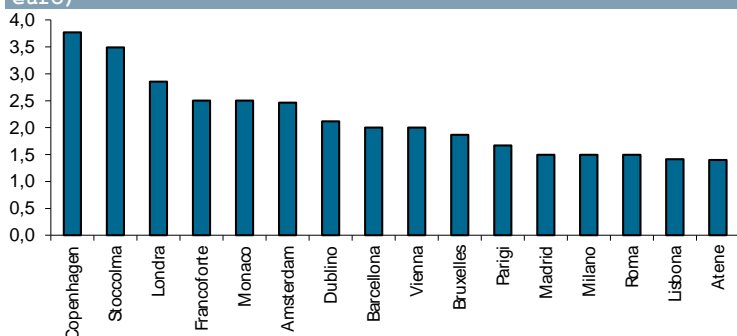


Fonte: Rapporto Bain&Company 2008

A determinare risultati così diversi nella stessa tipologia di servizio si pongono diversi fattori: livello delle tariffe, efficienza e livello dei costi operativi, composizione e livello di domanda. In questo paragrafo ci limiteremo a valutare i diversi livelli tariffari.

Le tariffe applicate nelle grandi aree metropolitane italiane sono significativamente inferiori a quelle delle più grandi città europee. Nelle nostre città i biglietti di trasporto costano meno della media europea.

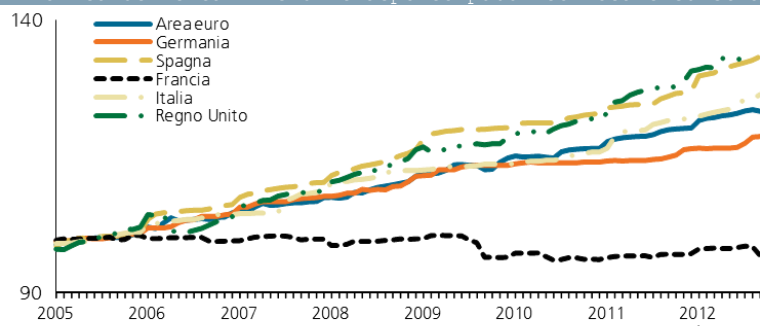
Costo del biglietto ordinario urbano in alcune grandi città europee (2012, euro)



Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati Prices and earnings 2012

Nelle città europee, tuttavia, a prezzi dei titoli di viaggio ordinari relativamente più sostenuti corrispondono sconti maggiori su abbonamenti per specifiche categorie di utenza. Sembra emergere la tendenza ad applicare prezzi di quasi mercato per gli ordinari e tendenzialmente sociali per le categorie protette (Asstra, 2010).

Dinamica delle tariffe di trasporto pubblico locale su strada (2005=100)



*Fino a settembre 2012. Fonte: Eurostat

Contributi pubblici al TPL

Il settore del trasporto pubblico si presenta fortemente dipendente dai contributi pubblici e i ricavi che derivano dal mercato coprono una parte minoritaria dei

costi delle imprese. Le recenti tensioni sui conti pubblici italiani non potevano che avere un forte impatto sul comparto.

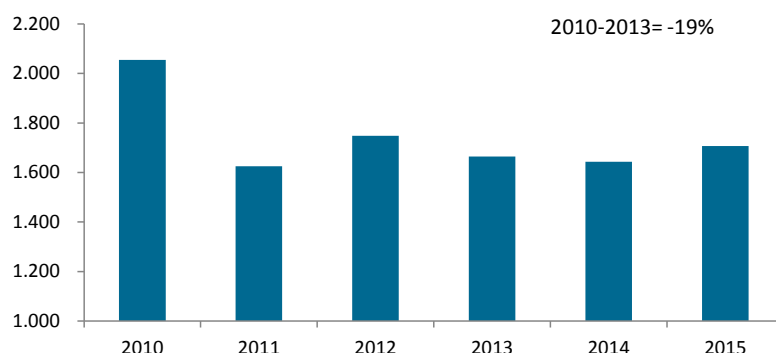
Fino al 2010 le risorse annue per il trasporto pubblico locale per le Regioni a statuto ordinario superavano i due miliardi (2.055 milioni di euro). A partire dal 2011, tale quota non verrà più raggiunta: le risorse toccheranno il minimo nel 2011 di 1,62 miliardi, aumenteranno fino a quota 1,75 miliardi nel 2012, per poi ritornare sotto il miliardo e settecento milioni nel 2013. Nella Legge di stabilità 2013 le risorse stanziare prevedono nuovamente di superare quota 1,7 miliardi nel 2015. **La riduzione delle risorse stanziare è stata significativa, pari al 19% tra il 2010 e il 2013.**

A decorrere dall'anno 2013 è stato istituito il Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle Regioni a statuto ordinario. Le risorse del Fondo consistono nel miliardo e 200 milioni previsti dal d.l. 98/2011 del 6/7/2011 (inizialmente 400 milioni) e dal d.l. 201/2011 del 6/12/2011 (che aveva incrementato il Fondo per il TPL di 800 milioni a partire dal 2012), incrementati di 465 milioni per il 2013, 443 per il 2014 e 507 per il 2015. Le dotazioni del fondo risultano quindi le seguenti:

- 1.665 milioni nel 2013;
- 1.643 milioni nel 2014;
- 1.707 milioni nel 2015.

Le conseguenze più evidenti per gli utenti sono rappresentate certamente dagli aumenti tariffari, come visto in precedenza, senza però dimenticare le polemiche che scoppiano periodicamente intorno alla qualità servizio, dove gli utenti lamentano la bassa qualità, gli operatori i bassi livelli di spesa delle Amministrazioni locali, e queste ultime le poche risorse messe a disposizione dallo Stato centrale.

Risorse destinate al TPL nelle Regioni a statuto ordinario



Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo

Una conseguenza indiretta della crisi sul TPL deriva dal fatto che, a causa di debiti spesso elevati e di un'Amministrazione centrale che non può più garantire il flusso di trasferimenti degli anni passati, gli Enti territoriali si possono trovare in seria difficoltà a far quadrare i bilanci. In questo contesto diventa una scelta quasi obbligata quella di valorizzare il proprio patrimonio, tra cui le municipalizzate. Come esempio può essere ricordato quello della città di Torino, gravata dal più imponente debito comunale d'Italia pro-capite, che sta procedendo alla dismissione di alcune controllate, tra cui il 49% dell'operatore dei trasporti GTT.

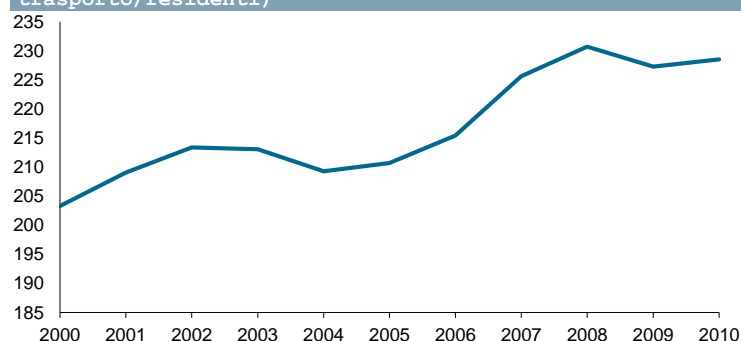
Anche se le difficoltà economiche degli Enti locali potrebbero rischiare di non ottenere un'adeguata valorizzazione dell'asset - vendere i propri beni in momento in cui si è sottoposti alla pressione dei debiti non sembra mai auspicabile - altresì potrebbero anche crearsi opportunità per l'entrata dei privati.

3. La domanda e l'offerta di trasporto pubblico locale

La domanda di trasporto pubblico locale⁷ ha realizzato tra il 2000 e il 2010 una crescita media annua dell'1,2%. La dinamica non è costante nel decennio ma mostra una significativa accelerazione tra il 2006 e il 2008.

A livello territoriale i dati evidenziano importanti differenze sia in termini di livelli che di dinamica. I capoluoghi di provincia, che si posizionano su livelli di domanda superiori alla media nazionale, sono solo 10 e sono riportati nella tavola. Fra le città del Sud emerge solo Cagliari (Napoli è appena sotto la media nazionale), nei restanti capoluoghi meridionali, anche se di grandi dimensioni, la domanda è nel complesso molto bassa.

La domanda di TPL nei Comuni capoluogo (passeggeri trasportati dai mezzi di trasporto/residenti)



Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati Istat

I capoluoghi di provincia con la più alta domanda di trasporto pubblico locale (passeggeri/residenti)

Città	Domanda di trasporto pubblico	Var % m.a. 2000-2010
Milano	702,3	15,4%
Venezia	647,8	11,8%
Roma	529,6	20,6%
Trieste	340,4	-10,4%
Bergamo	281,5	40,6%
Genova	260,9	5,4%
Cagliari	259,2	26,0%
Siena	250,2	-8,8%
Bologna	249,2	4,9%
Firenze	240,0	19,3%

Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati Istat

Tra il 2000 e il 2010 la domanda cresce di più nelle Regioni del Centro Italia; seguono le Regioni del Nord e da ultimo le Regioni del Sud dove la domanda del 2010 è molto vicina a quanto realizzato nel 2000.

Negli ultimi 10 anni l'offerta di trasporto pubblico locale è aumentata a un tasso inferiore rispetto a quanto realizzato dalla domanda.

I posti-km offerti⁸ nel servizio su gomma realizzano cumulativamente una crescita del 1,3%: si nota una diminuzione del 2,6% tra il 2000 e il 2010 nel servizio urbano, ma un aumento del 5% in quello extraurbano.

Decisamente più significativo lo sviluppo dei servizi su rotaia: le tranvie, a livello urbano ed extraurbano, hanno archiviato nel 2010 un'offerta di circa 5,9 miliardi di posti-km, in crescita del 13% rispetto al 2000, con una dinamica

⁷ La domanda di TPL è definita dal rapporto fra passeggeri trasportati ogni anno dai diversi sistemi modali di trasporto pubblico urbano (autobus, tram, filobus, metropolitana, funicolare e vaporetti) e il totale dei residenti. Tale indicatore nel 2010 è pari a 228,6.

⁸ Ottenuti dalla sommatoria delle capienze di ciascun mezzo per le percorrenze annuali effettuate dai mezzi. Rappresenta l'offerta effettiva di trasporto.

migliore rispetto alla gomma (che, come visto, è addirittura diminuita a livello urbano). I km di tramvie passano da 398 del 2000 a 496 nel 2010.

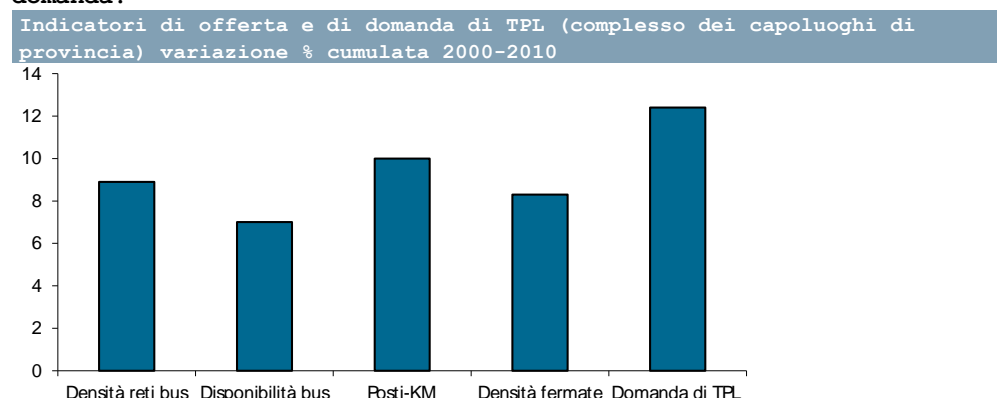
Infine, aumenta del 25% l'offerta delle metropolitane in dieci anni, arrivando a superare i 22 miliardi di posti/km offerti nel 2010. La dinamica positiva è attribuibile ad un aumento sia dell'estensione della rete (da 121 km a 145 km) sia dei mezzi.

L'offerta di TPL (posti-km offerti in milioni)			
Milioni	2000	2010	Variazione
Autolinee urbane (migliaia)	64.849	63.156	-2,6%
Autolinee extraurbane (migliaia)	70.325	73.825	5,0%
Totale TPL su gomma (migliaia)	135.174	136.981	1,3%
Tramvie	5.191	5.872	13,1%
Metropolitane	17.701	22.126	25,0%

* Dati 2001-2010

Fonte: elaborazioni da dati del Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti

A livello territoriale nelle ripartizioni del Centro-Nord la domanda è molto più vivace dell'offerta mentre nelle Regioni del Sud domanda e offerta si muovono in parallelo fino al 2008 e successivamente si verifica una sensibile flessione della domanda.



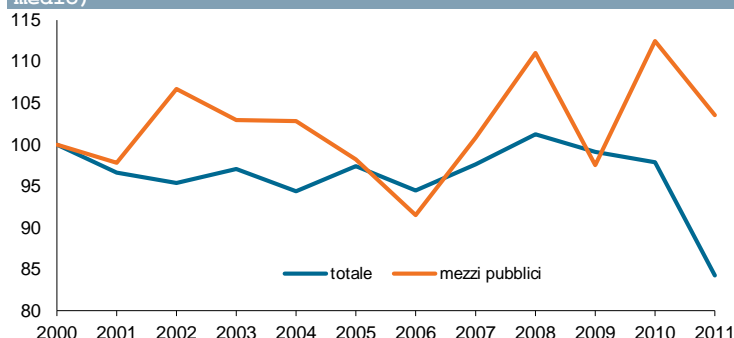
Fonte: Elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati Istat

Dal confronto fra dinamica della domanda di trasporto pubblico e domanda di mobilità si evince la maggior crescita della prima rispetto alla seconda. Tra il 2001 e il 2011, l'Osservatorio Audiomob dell'Isfort rileva un aumento della quota di spostamenti effettuati con mezzi pubblici sia per quanto riguarda la mobilità urbana sia per quella extraurbana.

Lo spostamento verso il mezzo pubblico è più forte nell'ultimo biennio, cosa che sembra abbastanza intuitivamente essere collegata alla crisi e ai sempre maggiori costi della mobilità privata. Fino al 2010 la domanda di mobilità (in termini di spostamenti in un giorno ferialo medio) rimane sostanzialmente costante e il trasporto pubblico aumenta la sua incidenza a discapito degli spostamenti effettuati a piedi o in bici e in moto (crescono invece gli spostamenti con mezzi privati). Nell'ultimo anno rilevato il trend si modifica: la crisi si è, infatti, riflessa in maniera pesante anche sulla domanda di mobilità (-14% degli spostamenti). Tuttavia a contrarsi sono prevalentemente gli spostamenti effettuati in auto, in moto e a piedi/bici, mentre il numero di spostamenti con mezzi pubblici è quello che si riduce di meno.

Sulle tendenze in atto incide anche il caro del carburante che rende l'utilizzo dei mezzi privati sempre meno concorrenziale. Si tratta di un aspetto che acquisirà un rilievo crescente in futuro, alla luce delle tensioni che oramai da oltre un quinquennio stanno caratterizzando i mercati petroliferi: i centri urbani, caratterizzati da una maggiore disponibilità di servizi di trasporto relativamente economici, si caratterizzeranno per un gap favorevole sul potere d'acquisto delle famiglie, liberando risorse per altri acquisti, con effetti positivi sulla domanda di beni e servizi.

Domanda di mobilità (2000=100, numero di spostamenti in un giorno feriale medio)



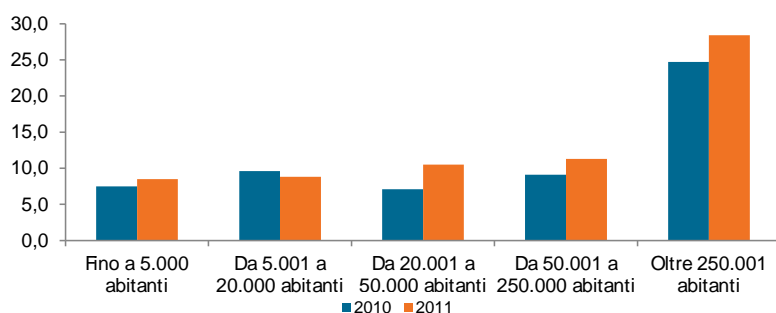
Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani, 2001-2011

Un aspetto importante è la dimensione del territorio e la rispettiva densità abitativa: città di grandi dimensioni sono praticamente dipendenti dal sistema del trasporto pubblico locale, il cui rilievo è viceversa più limitato nel caso delle città di piccole dimensioni, dove è prevalente l'utilizzo dei mezzi privati. Nei centri di minori dimensioni (meno di 20.000 abitanti) meno del 10% degli spostamenti avviene con mezzi pubblici, nelle città più grandi (più di 250.000 abitanti) più di uno spostamento su quattro avviene con il trasporto pubblico.

Nell'ultimo biennio sono soprattutto nelle città di maggiori dimensioni ad incrementare la quota di utilizzatori di mezzi pubblici sul totale del trasporto motorizzato.

Nonostante la domanda di mobilità venga penalizzata dal ciclo economico negativo, che genera minori spostamenti per lavoro, svago, studio..., altresì si nota come la stessa crisi sia una delle leve che spinge i consumatori, quando possibile, come nel caso delle città più grandi o del Nord-Ovest, ad aumentare gli spostamenti con i mezzi pubblici.

Quota di mobilità con mezzi pubblici per dimensione della città



Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani, 2001-2011

La qualità del servizio

Un problema sicuramente non secondario per quanto riguarda l'offerta e la domanda di mobilità riguarda la soddisfazione da parte degli utenti. Non si può certo dire che la qualità percepita del trasporto pubblico sia eccellente. Risulta inoltre preoccupante il fatto che sia di gran lunga inferiore a quella dei mezzi privati, che risultano più inquinanti e congestionano le città.

Dall'indagine Isfort emerge come nel 2011, alla richiesta di assegnare un voto alla soddisfazione dei mezzi di trasporto utilizzati, risultassero voti superiori all'otto per tutte le tipologie di trasporto privato (bicicletta, moto, auto). Quando però ci si spostava ad analizzare i mezzi pubblici, il dato sembrava molto più negativo. Solamente le metropolitane (che però sono presenti in Italia in poche grandi città, e soltanto Milano può vantare una rete sviluppata al livello di una città europea) possono vantare un voto superiore al sette (7,6) e solo i treni a

lunga percorrenza un voto pari a sette (in questo caso bisogna tenere presente che incide l'alta velocità, che rappresenta un servizio sicuramente apprezzato dagli utenti, anche se di fascia superiore). Per quanto riguarda invece il trasporto su gomma extra-urbano (6,7), autobus urbani e tram (6,2) e treni locali (6,1) il voto degli utenti supera la sufficienza ma è ancora troppo distante dai mezzi privati.

Mentre il trasporto pubblico aumenta quindi la propria quota sul totale della mobilità, la qualità del servizio non riesce ancora a soddisfare gli utenti al pari di quanto avviene con i mezzi privati.

Dal punto di vista territoriale non emerge una soddisfazione nettamente migliore per quanto riguarda il Nord-Ovest (tranne nel caso della metropolitana, ma in questo caso influisce positivamente il caso della metro milanese), che invece rappresenta la macro-area in cui maggiore è l'utilizzo dei mezzi pubblici sul totale dei trasporti.

Negativa appare anche la soddisfazione dei trasporti urbani per le grandi città, che sono quelle in cui i mezzi pubblici sono maggiormente utilizzati. Per quanto riguarda autobus e tram addirittura non si raggiunge la sufficienza.

La soddisfazione per i mezzi di trasporto (2011)						
	Bicicletta	Moto	Auto	Autobus, metro tram	Autobus extraurbano	Treno a lunga percorrenza
Nord-Ovest	8,418	6,58	1,19	6,59 7,98	6,78 6,10	7,08
Nord-Est	8,588	4,78	3,39	6,89 7,70	7,00 6,32	7,12
Centro	8,208	3,48	0,01	5,91 7,19	6,48 6,08	7,15
Sud e Isole	7,988	2,28	1,19	5,72 7,39	6,57 6,01	6,72
Fino a 5.000 abitanti	8,128	1,28	6,65	6,82 7,80	7,02 6,08	6,79
Da 5.001 a 20.000 abitanti	8,448	1,98	4,46	6,49 7,68	6,79 6,12	6,98
Da 20.001 a 50.000 abitanti	8,278	3,78	2,25	6,43 7,64	6,55 6,07	6,85
Da 50.001 a 250.000 abitanti	8,538	5,18	0,09	6,46 7,79	6,67 5,96	7,02
Oltre 250.001 abitanti	8,198	5,77	4,48	5,81 7,47	6,24 6,29	7,12
Italia	8,348	3,98	1,19	6,23 7,59	6,69 6,11	6,99

Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani, 2011

TPL e sostenibilità ambientale

Un fattore molto importante da tener in considerazione quando si parla di mobilità urbana riguarda l'impatto ambientale. Le principali città italiane - non solo le più grandi, ma spesso anche quelle di medie dimensioni - sono costantemente e tristemente ai vertici delle classifiche europee sull'inquinamento dell'aria, di cui il traffico urbano rappresenta ovviamente un importante fattore. Basti ricordare come durante l'inverno, quando al traffico si aggiungono le emissioni degli impianti di riscaldamento, le nostre città vengono regolarmente sottoposte a provvedimenti più o meno efficaci per limitare il livello d'inquinamento dell'aria. Anche sotto l'aspetto della sostenibilità ambientale, quindi, la domanda di TPL sembra destinata - ed è auspicabile che lo sia - ad aumentare.

Classifica delle 20 peggiori città europee per il pm 2,5 (fra quelle indicizzate dall'OMS)

Città	Pm 2,5
Zabrze	40,4
Kraków	35,5
Torino	34,4
Milano	31,7
Brescia	31,1
Ostrava	27,4
Athens	27,4
Žilina	25,1
Graz	23,8
Poznan	23,7
Paris	22,9
Parma	22,8
Reggio-Emilia	21,8
Wrocław	21,5
Zlin	21,1
Berlin	20,8
Liège	20,8
Charleroi	20,3
Roma	19,7
Bremen	19,7

Fonte: OMS

Per le grandi aree urbane è crescente l'esigenza di coordinare le politiche volte a migliorare la viabilità con quelle finalizzate a favorire il trasporto pubblico. Le esigenze ambientali e di congestionamento suggeriscono che l'ampliamento dell'accessibilità urbana deve essere conseguito attraverso una crescente integrazione della viabilità con gli spostamenti consentiti dal trasporto pubblico locale e con mezzi alternativi alle automobili private. Inoltre, se per i grandi centri urbani le infrastrutture volte a potenziare il trasporto collettivo, come ad esempio le metropolitane, appaiono una scelta appropriata, per i centri di medie dimensioni questo genere di infrastrutture risulta troppo costoso, dato che il costo fisso degli impianti è rilevante e risulta di fatto sottoutilizzato al di sotto di una soglia minima di traffico passeggeri.

4. L'assetto gestionale e la performance economico-finanziaria

Il TPL rappresenta un settore di primaria importanza per i cittadini, in quanto fornisce uno di quei servizi di cui la società moderna non può fare a meno, ovvero la mobilità pubblica. Il TPL si compone di trasporto su gomma, ferroviario, tramviario e metropolitano (oltre ad altre tipologie di minore diffusione come funicolari, trasporto lacustre...). **Il settore del trasporto pubblico locale si compone di oltre 1.100 aziende, le quali occupano più di 115.000 addetti che trasportano 15 milioni di passeggeri al giorno, realizzando un fatturato di oltre 8 miliardi di euro** (fonte Asstra).

Per quanto riguarda le autolinee, nel 2010 erano attive in Italia 1.093 aziende, di cui 640 adibite al servizio extraurbano, 243 al servizio urbano e le restanti 210 al servizio misto⁹. Il numero è ancora elevato e spesso include anche imprese di dimensioni veramente ridotte, **il processo di consolidamento e aggregazione è ancora tutto da fare**: tra il 2000 e il 2010 diminuiscono esclusivamente le aziende di trasporto extraurbano (da 771 a 640), mentre il numero di aziende che effettuano servizio urbano e misto rimane sostanzialmente costante. La suddivisione a livello geografico vede una preponderanza di imprese nell'Italia meridionale e insulare, oltre la metà del totale (550) seguita dall'Italia settentrionale (361) e centrale (182).

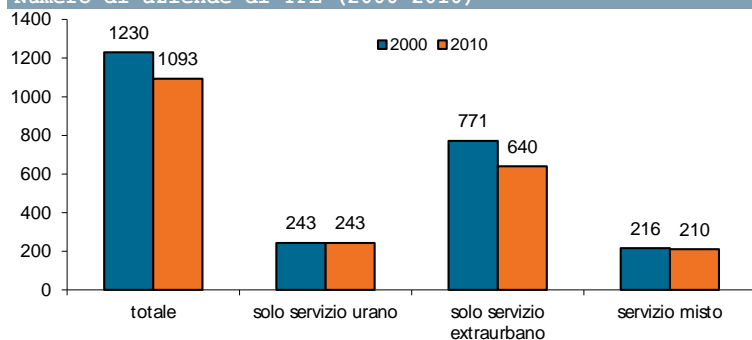
La frammentazione del comparto si presenta elevata, con ben 500 imprese che hanno 5

⁹ Le imprese considerate effettuano trasporto pubblico locale su strada in ambito regionale, con esclusione dei trasporti che mettono in collegamento più di due Regioni. Fonte: Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti.

dipendenti o meno, e solamente 131 che vantano più di 100 addetti. La situazione appare ancora più frammentata al Sud, dove meno del 9% delle imprese si può inserire nel *cluster* delle imprese più grandi (12% media nazionale), mentre al Nord il tasso sul totale è il doppio (18%).

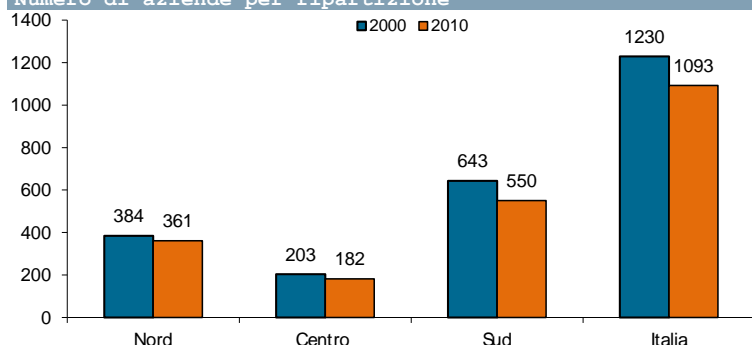
Il totale degli addetti nel 2010 superava le 86 mila unità, ed erano oltre 46 mila gli autobus utilizzati. Nel 2010 il totale delle spese correnti sostenute dalle aziende che gestiscono servizi di trasporto passeggeri tramite autolinee di interesse regionale (servizio urbano ed extraurbano) è stato pari a 6,84 miliardi di euro.

Numero di aziende di TPL (2000-2010)



Fonte: Elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Numero di aziende per ripartizione



Fonte: Elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Distribuzione geografica delle aziende di TPL per dimensione (2010, classe di addetti)

	numero di addetti (classi)						totale
	1--5	6--10	11--20	21--50	51--100	più di 100	
2010							
Nord	46,3%	15,8%	6,9%	6,9%	6,4%	17,7%	100,0%
Centro	42,3%	16,5%	16,5%	11,5%	2,2%	11,0%	100,0%
Sud	46,5%	16,4%	14,0%	10,7%	3,8%	8,5%	100,0%
Italia	45,7%	16,2%	12,1%	9,6%	4,4%	12,0%	100,0%

Fonte: Elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Descrizione del campione di bilanci

L'indagine proposta si basa sui bilanci del 2009, 2010 e 2011 relativi a 115 società che si occupano di TPL¹⁰. Il campione utilizzato si propone di essere il più rappresentativo possibile di un comparto che presenta così molteplici sfaccettature. E' stato utilizzato un campione chiuso, cioè composto da imprese incluse nella banca dati di bilanci aziendali del Servizio Studi e Ricerche di

¹⁰ All'interno del campione si trovano anche sei società *multi-utility*. Non si è proceduto però ad un'analisi separata delle imprese che si occupano solamente di TPL rispetto a quelle che invece si occupano anche di altri servizi in quanto queste ultime rappresentano un *cluster* molto piccolo e poco significativo in confronto al campione totale. Il trasporto pubblico si presenta, infatti, meno sovente integrato con altri servizi pubblici rispetto quanto avviene con Gas, Acqua, Rifiuti solidi urbani.

Intesa Sanpaolo tra il 2009 e il 2011. Non sono pertanto considerate le imprese costituite o cessate nel frattempo. Sono stati studiati i bilanci di esercizio (non consolidati).

Poiché i dati medi celano realtà differenti, sulle principali variabili si sono calcolati i risultati conseguiti al 25°, al 50° e al 75° percentile, in modo da evidenziarne il grado di trasversalità.

Nell'aggregato le società esaminate hanno realizzato nel 2011 un valore della produzione pari a circa 5,5 miliardi di euro. Nel valore della produzione vi sono inclusi sia i ricavi che derivano dalla vendita dei titoli di viaggio, sia quelli che scaturiscono da contratti con gli Enti locali e altre forme di sussidi pubblici. Possono anche esservi ricavi da altri servizi forniti dall'azienda, come nel caso della gestione dei parcheggi o noleggio.

Occorre tenere bene presente che l'universo delle imprese che si occupano di TPL racchiude tipologie tra loro poco omogenee. Mentre le altre *public utilities* risultano in linea di massima confrontabili, nel caso del trasporto pubblico occorre andare maggiormente in profondità. Cambiano infatti sia l'ambito (urbano, extra-urbano, misto) sia la tipologia di servizio offerto (bus, autobus extra-urbani, tram, metropolitane, ferrovie), gli *economics* delle diverse tipologie di servizio sono differenti. Per tale ragione è opportuno analizzare *cluster* di imprese simili tra loro. Successivamente all'analisi condotta sul campione nella sua interezza, creeremo quindi ulteriori suddivisioni in base all'ambito e alla tipologia di servizio offerto.

Innanzitutto il campione è stato classificato in base alla dimensione delle imprese. La frammentazione dei settori rispecchia quella di altre *public utilities*, ma si potrebbe dire anche quella dello stesso tessuto produttivo italiano. Per quanto riguarda le dimensioni il campione è stato suddiviso in 3 classi in base al valore della produzione del 2011.

Suddivisione del campione per valore della produzione		
Classe dimensionale	N. imprese	Produzione 2011 (milioni di €)
Meno di 10 mln - piccole imprese	34	170
Fra 10 e 50 mln - medie imprese	61	1.513
Più di 50 - grandi imprese	20	3.807
Totale campione	115	5.490

Fonte: elaborazioni su bilanci aziendali

Il campione totale è stato poi frazionato in base alla proprietà delle imprese: sono state classificate pubbliche le imprese il cui capitale risulta per il 100% pubblico, miste quelle in cui nelle quote proprietarie rientri direttamente o indirettamente un soggetto privato o misto accanto alla proprietà pubblica, private se il capitale risulta totalmente in mano ai privati.

Suddivisione del campione in base alla proprietà		
Proprietà	N. imprese	Produzione 2011 (milioni di €)
Pubblica	68	4.374
Mista	25	775
Privata	22	341
Totale campione	115	5.490

Fonte: elaborazioni su bilanci aziendali

Il campione anche viene suddiviso in base alla localizzazione geografica delle imprese, ovvero alla macro-area in cui l'impresa ha sede (Nord-Ovest, Nord-Est, Centro, Sud).

Suddivisione del campione in base alla localizzazione geografica		
Ambito territoriale	N. imprese	Produzione 2011 (milioni di €)
Nord-Ovest	43	1.852
Nord-Est	23	1.011
Centro	19	1.434
Sud	30	1.192
Totale campione	115	5.490

Fonte: elaborazioni su bilanci aziendali

Concentriamoci ora sulle differenze tra l'erogazione del servizio in ambito urbano o extra-urbano. La maggior parte delle imprese offre un servizio integrato, che unisce le due tipologie di offerte. La preminenza potrebbe essere sia di una che dell'altra tipologia di servizio, in quanto può avvenire che l'operatore di un'area principalmente urbana gestisca anche alcune linee per mettere in contatto il Comune con le aree limitrofe, o al contrario che una società che principalmente offre collegamenti tra diversi Comuni, disponga anche del servizio di trasporto all'interno di un Comune.

Suddivisione del campione in base alla fornitura di servizio urbano o extraurbano		
	N. imprese	Produzione 2011 (milioni di €)
Extra-urbano	35	1.003
Misto	59	4.019
Urbano	21	468
Totale campione	115	5.490

Fonte: elaborazioni su bilanci aziendali

Di seguito viene scomposto il campione in base alla proprietà, ma anche alla tipologia di servizio che le imprese svolgono (che verrà in seguito analizzato a parte).

Suddivisione del campione in base a proprietà e tipologia di servizio erogato									
	Urbano			Misto			Extra-urbano		
	Gomma	Ferro	Misto	Gomma	Ferro	Misto	Gomma	Ferro	Misto
Pubblica	16	1	1	28		6	7	6	3
Mista	1			16		1	5	2	
Privata	2			8			12		
Totale	19	1	1	52	0	7	24	8	3

Fonte: elaborazioni su bilanci aziendali

Dopo aver analizzato il campione in base alle suddivisioni precedentemente illustrate, dedicheremo due approfondimenti ulteriori alle imprese che si occupano di servizio urbano (o misto) e a quelle che operano invece solamente a livello extraurbano. Queste due categorie verranno suddivise in ulteriori sottogruppi tra chi si occupa di trasporto su gomma e chi di trasporto su ferro, dove esiste una rete ben definita (tramviaria, metropolitana o ferroviaria).

Innanzitutto, si procede quindi a frazionare il trasporto urbano e misto in base al fatto che avvenga su gomma e su ferro (o che abbinati ferro e gomma).

Suddivisione del servizio urbano o misto in base alla tipologia di mezzo utilizzato		
	N. imprese	Produzione 2011 (milioni di €)
Ferro	1	51
Gomma	71	1.951
Misto	8	2.485
Totale	80	4.487

Fonte: elaborazioni su bilanci aziendali

Sempre in riferimento alle imprese urbane (e miste), si è poi voluto analizzare le imprese in base alle dimensioni del Comune in cui operano (o operano prevalentemente). In questo caso si è suddiviso il campione in base al fatto che la società avesse la sede in una città piccola (con meno di 100mila abitanti), media

(100-250mila abitanti) o grande (oltre 250mila abitanti).

Suddivisione delle imprese operanti in ambito urbano o misto in base alle dimensioni della città		
Dimensione della città	N. imprese	Produzione 2011 (milioni di €)
Meno di 100mila abitanti	43	676
Tra 100mila e 250mila abitanti	26	852
Oltre 250mila abitanti	11	2.960
Totale	80	4.487

Fonte: elaborazioni su bilanci aziendali

Come fatto per le imprese che si occupano di trasporto urbano e misto, viene proposta infine un'analisi di quelle che operano solamente in ambito extra-urbano, sempre in base alla suddivisione gomma/ferro.

Suddivisione del servizio extra-urbano in base alla tipologia di mezzo utilizzato		
	N. imprese	Produzione 2011 (milioni di €)
Ferro	8	343
Gomma	24	405
Misto	3	255
Totale	35	1.003

Fonte: elaborazioni su bilanci aziendali

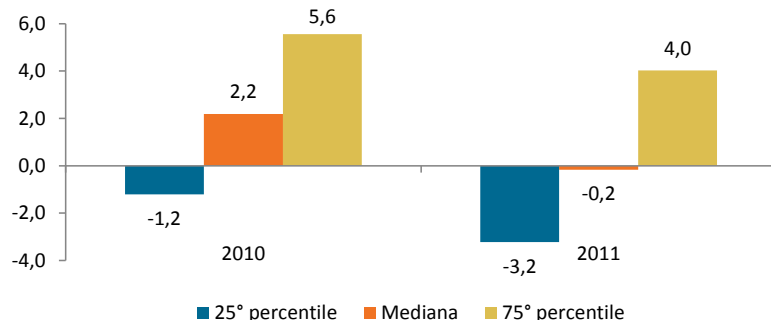
Nota: non verranno considerate le tre società del campione che si occupano sia di trasporto su rotaie che di quello su gomma poiché sono tutte e tre situate nelle Regioni meridionali e non rappresentative del territorio nazionale.

Infine, la ricerca prende in considerazione il rapporto tra i ricavi da traffico e i costi operativi. Sono stati estratti dalle note integrative dei bilanci i ricavi da traffico TPL, senza considerare né le entrate derivanti dai contratti con gli Enti locali (ovvero la parte sussidiata dal pubblico) né altre tipologie di introiti che vengono conteggiati nel totale dei ricavi ma che non sono riconducibili ai biglietti o agli abbonamenti del trasporto pubblico. Il dato ottenuto è stato poi rapportato ai costi operativi delle imprese. Tale suddivisione è stata possibile per 66 imprese, quindi anche in questo caso l'analisi verrà fatta su un campione ridotto rispetto ai 115 imprese del campione completo.

Il settore nel suo complesso

L'andamento del valore della produzione nel triennio dal 2009 al 2011 presenta dei dati coerenti con l'andamento dell'economia italiana. Nel 2010 si è infatti assistito ad un parziale recupero dal drammatico crollo del 2009, mentre nel 2011 l'economia è rimasta sostanzialmente in stagnazione. Il settore del TPL ha presentato un andamento a livello di mediana in aumento del 2,2% nel 2010, ma ha archiviato un segno meno, seppur modesto, nel 2011 (-0,2%). A livello di 25° percentile la situazione si presentava negativa in entrambi i casi, al contrario al 75° percentile i risultati erano positivi sia nel 2010, che nel 2011. **Le aziende migliori riescono quindi ad aumentare il fatturato anche quando il campione mostra un andamento piatto.**

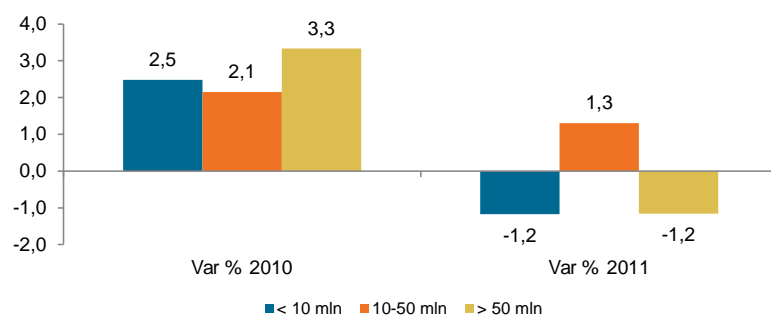
Variazione % del valore della produzione



Fonte: elaborazioni su bilanci aziendali

Per quanto riguarda l'analisi su base dimensionale, le imprese più grandi sembrano a livello mediano quelle favorite nel 2010, dato che aumentano il valore della produzione più delle altre classi dimensionali (+3,3%). La stessa positiva performance non viene però ripetuta nel 2011, dove sono solamente le imprese con valore della produzione tra 10 e 50 milioni che vedono un incremento (+1,3%) mentre quelle minori o maggiori riportano in entrambi i casi valori negativi a livello mediano.

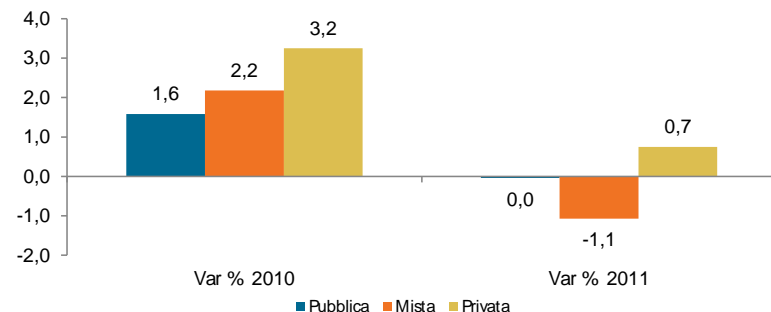
Variazione del valore della produzione per dimensioni delle imprese (mediana)



Fonte: elaborazioni su bilanci aziendali

Guardando alla proprietà delle imprese, si nota come le imprese a capitale privato abbiano a livello mediano archiviato un incremento maggiore rispetto a quelle totalmente o in parte pubbliche. Nel 2011, a fronte di un calo per le imprese a capitale misto e di una sostanziale invarianza per quelle interamente pubbliche, le società private sono comunque cresciute, seppur di poco (+0,7%).

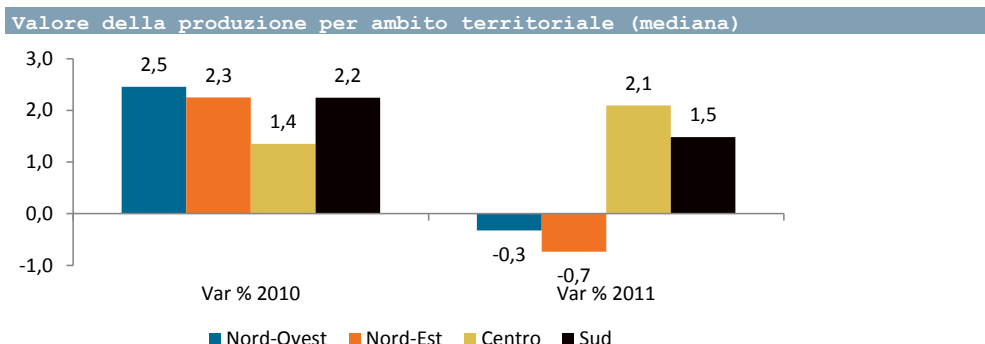
Valore della produzione per tipologia di proprietà (mediana)



Fonte: elaborazioni su bilanci aziendali

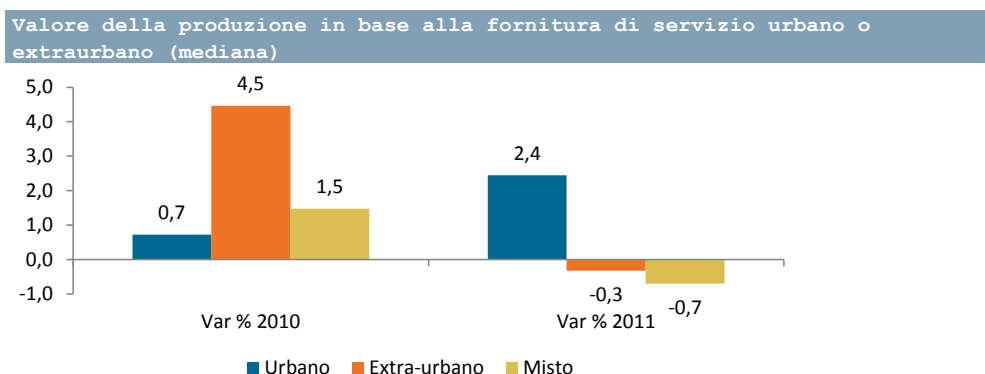
Se analizziamo l'andamento del valore della produzione in base ad una suddivisione geografica, nel 2010 notiamo un aumento abbastanza in linea nelle diverse aree, con solamente il Centro penalizzato. Nel 2011 invece la situazione si modifica: mentre

nel Nord le aziende a livello mediano riportano performance negative, nel Centro e nel Sud del Paese il valore della produzione continua a crescere a livello mediano.



Fonte: elaborazioni su bilanci aziendali

Nel 2010 sono state le imprese che sono concentrate sulla fornitura di servizi extra-urbani quelle cresciute di più (+4,5%), nel 2011 invece solamente quelle che si occupano di trasporto urbano possono vantare un segno più a livello mediano. Le società che forniscono un servizio misto sono state nel 2011 quelle che si sono maggiormente ridimensionate (-0,7%).

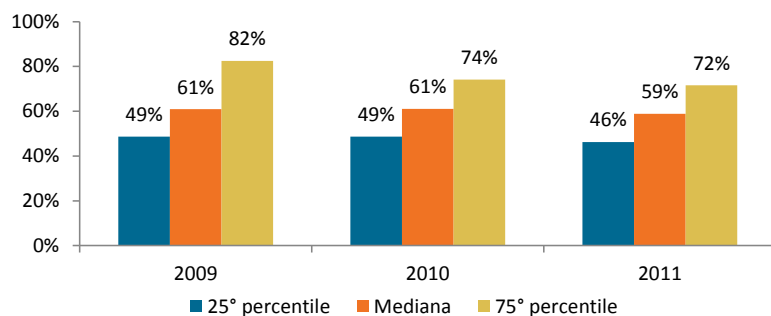


Fonte: elaborazioni su bilanci aziendali

Il TPL, rispetto agli altre tipologie di servizi locali, sostiene degli elevati costi per il personale, pari a circa il 60% del fatturato. Gli ammortamenti si aggirano intorno al 9%.

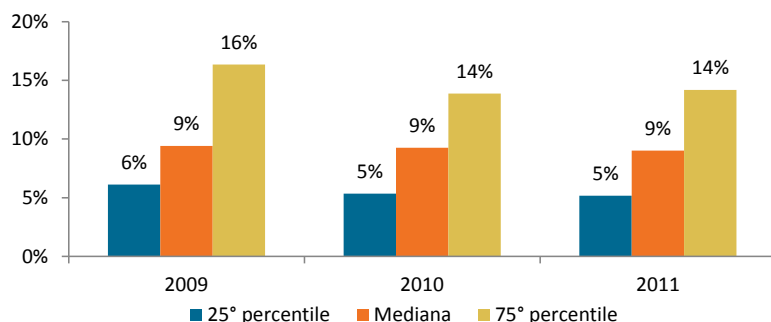
L'elevato costo del personale risulta riconducibile alla tipologia del comparto, che si presenta ad alta intensità di lavoro. **Tuttavia vi è un'elevata dispersione, con le migliori imprese per le quali l'incidenza del costo del lavoro è comunque inferiore al 50%.** I valori rimangono abbastanza costanti nel tempo, anche se si nota una riduzione del peso del costo del personale nel 2011. Soprattutto però a livello di 75° percentile si ha un calo significativo, dall'82% del 2009 al 72% del 2011: sicuramente un'evoluzione positiva, che vede convergere verso un livello più sostenibile anche le imprese che sostenevano un maggiore costo del lavoro.

Costi per il personale in % del fatturato



Fonte: elaborazioni su bilanci aziendali

Ammortamenti in % del fatturato

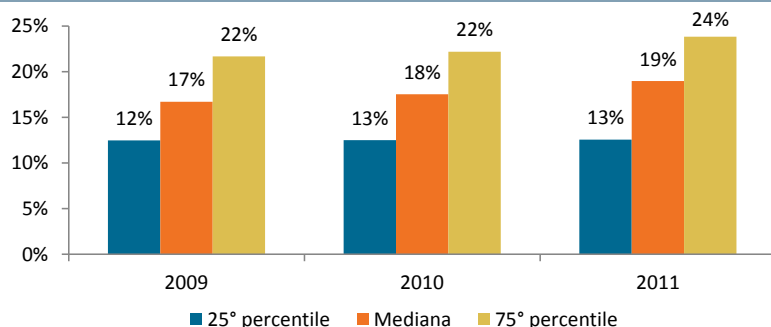


Fonte: elaborazioni su bilanci aziendali

L'impatto dei costi per le materie prime, sussidiarie, di consumo e merci a livello mediano si presenta in aumento (dal 17% al 19% nel triennio). Anche se permangono aziende con un livello intorno al 13%, per le imprese peggiori questi costi raggiungono nel 2011 quasi un quarto del fatturato.

La maggiore sotto-voce di spesa è rappresentata dai carburanti, che valgono anche più del 50% del totale. Un'altra sotto-voce di rilievo sono i costi per il materiale di ricambio. Il caro-carburanti potrebbe quindi essere in realtà ancora più impattante di quanto appare dall'analisi aggregata dei costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci: potrebbe infatti esservi una riduzione del materiale di ricambio acquistato che compenserebbe in parte l'incremento dei costi per il gasolio.

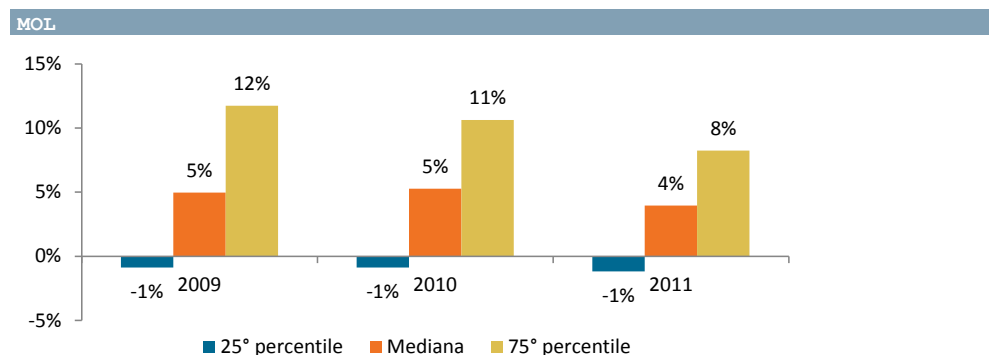
Acquisti di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci in % del fatturato



Fonte: elaborazioni su bilanci aziendali

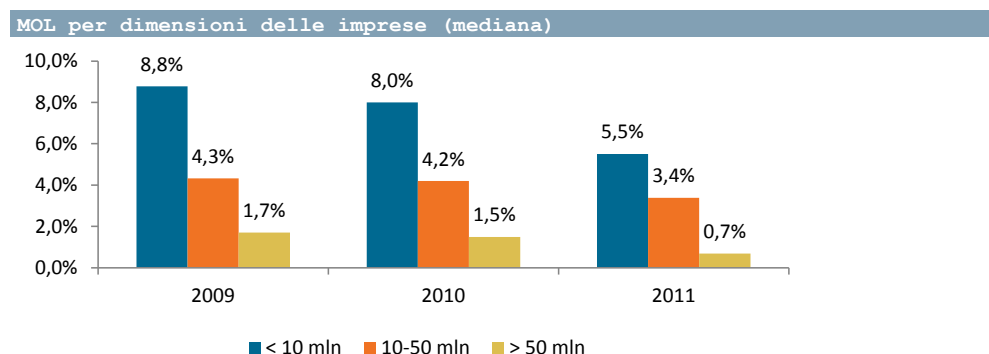
Il Margine Operativo Lordo del settore non è elevato, anche confrontandolo con quello delle altre imprese che si occupano di servizi pubblici locali, e tende a ridursi nel triennio (circa il 4% del valore della produzione nel 2011). Mentre per le imprese peggiori i margini sono addirittura negativi, anche per quelle migliori i risultati non sono particolarmente entusiasmanti: a livello di 75° percentile si

assiste ad una contrazione di quasi un terzo dal 12% nel 2009 all'8% nel 2011. La crisi ha sicuramente impattato sui margini delle società, nel duplice aspetto di aver messo in difficoltà l'economia reale e costretto lo Stato a fare maggiore attenzione alle proprie spese (come sottolineato più volte il settore va analizzato sempre tenendo presente la forte dipendenza dai trasferimenti pubblici).



Fonte: elaborazioni su bilanci aziendali

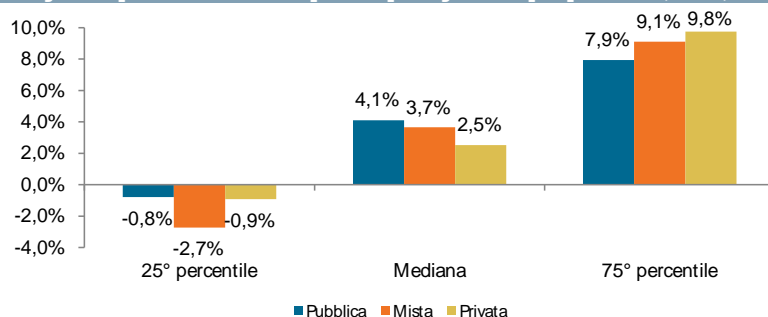
Il Margine Operativo Lordo mostra risultati nettamente migliori per le imprese minori, che nel 2011 a livello mediano superano il 5%, mentre per le società di maggiori dimensioni tende a zero. Nel corso del triennio vi è una diminuzione dei margini per tutti i cluster dimensionali considerati. Non sembra esservi quindi, e ciò verrà confermato in seguito, una correlazione positiva tra aumento delle dimensioni e miglioramento dei risultati.



Fonte: elaborazioni su bilanci aziendali

Se ci soffermiamo sulla tipologia di proprietà, notiamo come a livello mediano nel 2011 siano state le imprese a capitale totalmente pubblico quelle con MOL maggiore. Analizzando però solamente le imprese migliori, le imprese che hanno ottenuto i margini più elevati sono totalmente private (in tutto il triennio). Le imprese private vantano al 75° percentile un MOL pari a quasi il 10% del valore della produzione nel 2011. Le aziende con capitale privato presentano una maggiore dispersione del campione rispetto a quelle pubbliche.

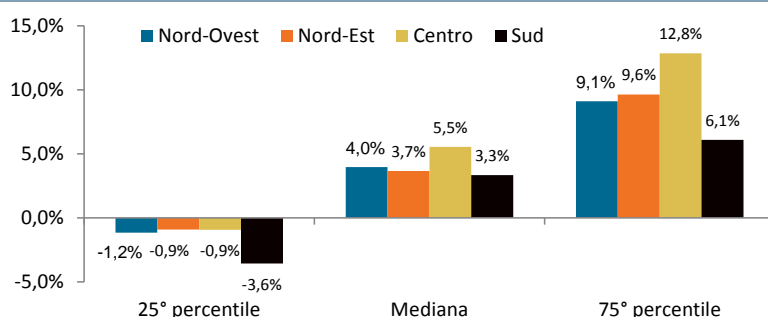
Margine Operativo Lordo per tipologia di proprietà (2011)



Fonte: elaborazioni su bilanci aziendali

In ambito territoriale vediamo una penalizzazione soprattutto del Sud, che, mentre non emerge eccessivamente a livello mediano, si fa più incisiva a livello di 75° percentile, dove il MOL è a pari a meno della metà rispetto al Centro.

Margine Operativo Lordo per ambito territoriale (2011)

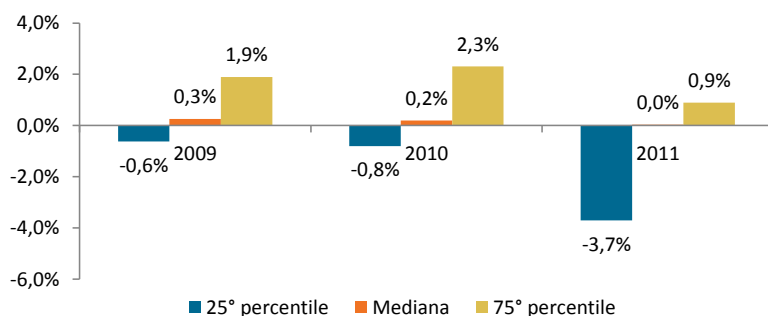


Fonte: elaborazioni su bilanci aziendali

Nella suddivisione tra servizio urbano, extra-urbano o misto, il primo presenta valori minori a livello mediano e maggiore dispersione.

Il risultato netto rettificato non si presenta elevato, anche a causa del contesto macroeconomico difficile del triennio considerato. A livello mediano il risultato non si discosta molto dallo zero, mentre al 25° percentile si riscontra una perdita dello 0,6% nel 2009, che diventa pari a -3,7% del fatturato nel 2011. A livello di 75° percentile si ottiene un risultato migliore nel 2010 rispetto all'anno precedente (+2,3 rispetto a +1,9%), ma nel 2011 anche questo dato peggiora, riducendosi ad un +0,9%. La *bottom line* del comparto arriva ad archiviare un utile con grande difficoltà. Mentre per le imprese migliori un risultato positivo sembra comunque possibile, per quelle peggiori le speranze di evitare una perdita sono molto limitate.

Risultato netto rettificato



Fonte: elaborazioni su bilanci aziendali

Le imprese con valore della produzione superiore ai 50 milioni di euro annui sono

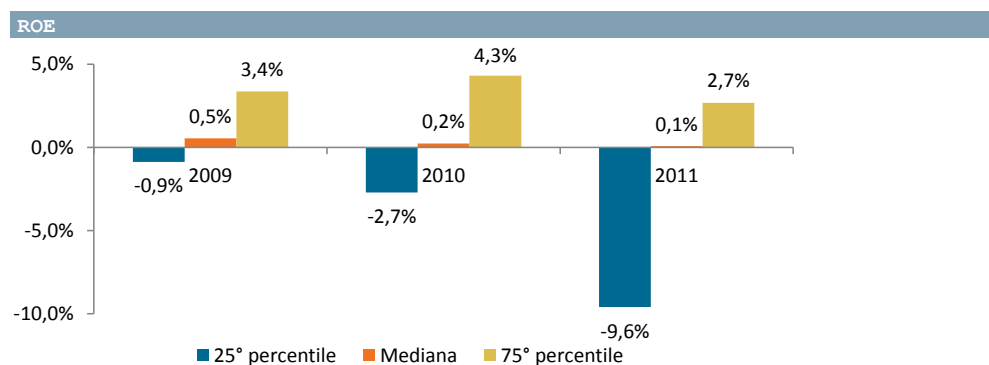
quelle che nei tre anni ottengono a livello mediano risultati peggiori. Mentre le altre classi dimensionali mantengono un utile nel 2009 e nel 2010, seppur risicato nel caso delle imprese medie, e non registrano perdite nel 2011, le imprese di maggiori dimensioni non registrano alcun utile nei primi due anni e una perdita pari allo 0,8% del fatturato nel 2011. Il focus sulla crescita dimensionale sembra per lo meno ingiustificato alla luce di tali dati.

Le imprese pubbliche presentano le *performance* peggiori (valori che si discostano di poco dallo zero), anche negli anni in cui le imprese con capitale del tutto o in parte privato ottengono qualche utile. La presenza del privato sembra garantire risultati migliori, anche in compartecipazione all'azionista pubblico. Le migliori società private ottengono nel 2011 utili che superano il 4%. Se incrociamo la proprietà con la tipologia di servizio offerto, notiamo come per le imprese dove è presente, anche solo in parte, capitale privato a livello mediano non si abbiano grandi differenze tra chi offre servizio extra-urbano o urbano (e misto). Le imprese migliori vantano invece un utile maggiore nel caso di servizio urbano e misto. Nel caso di imprese a capitale totalmente pubblico non vi sono invece differenze sostanziali.

Sotto l'aspetto territoriale, la parte settentrionale del Paese vanta le migliori *performance*, più costanti nel Nord-Ovest, più volatili nel Nord-Est. Si entra invece in territorio negativo per quanto riguarda il Centro, che passa da un risultato netto rettificato nullo ad una perdita nel 2009 pari allo 0,4% del fatturato. Una situazione che si aggrava nel 2011 anche nelle Regioni meridionali, dove nell'ultimo anno considerato si arriva ad un -2,6% a livello mediano.

Negli anni si assiste ad una convergenza verso un utile praticamente nullo a livello mediano, indipendentemente dal fatto che le imprese operino in ambito urbano, extra-urbano o misto.

La redditività del comparto risulta raramente soddisfacente. Il ROE si presenta a livello mediano in diminuzione e praticamente annulla nel corso del triennio il risultato appena positivo del 2009. A livello di 25° percentile si assiste ad un deterioramento che arriva nell'ultimo esercizio ad un ROE fortemente negativo. Anche però a livello del 75° percentile i risultati non sono esaltanti, con il dato migliore nel 2010, quando supera appena il 4%, ma che ritorna sotto il 3% nel 2011.



Fonte: elaborazioni su bilanci aziendali

A livello dimensionale sono le imprese con valore della produzione inferiore a 10 milioni di euro che offrono le migliori *performance*. Nel 2011, le imprese che si collocano al 75° percentile superano il 5%, mentre per quelle maggiori il risultato è vicino allo zero.

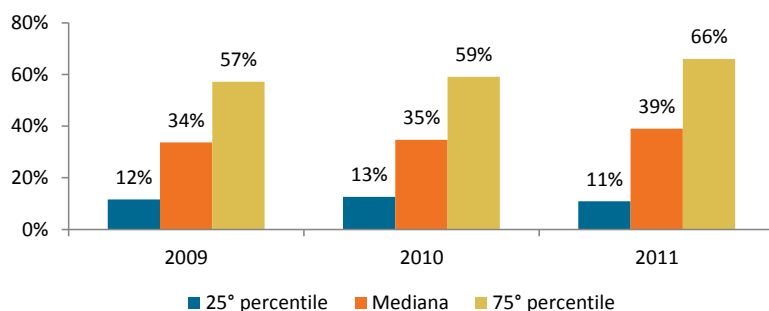
Le imprese private migliori ottengono un ROE nel 2011 pari al 5,3%, quelle miste del 6,3%. Quelle interamente pubbliche non superano l'1% nemmeno al 75° percentile. Il ROE si colloca nel 2011 al 6,4% nel Nord-Ovest per le imprese migliori e al 3,1% al Nord-Est. Al Centro e al Sud si presenta negativo a livello mediano, ma anche per le imprese migliori supera di poco lo zero.

Le imprese che dispongono di servizi sia urbani che extra-urbani (3,8% per le imprese migliori) e quelle che offrono solamente servizi extra-urbani (3,1%) hanno la redditività più elevata. Le aziende di TPL solo urbane non superano, anche

quelle migliori, l'1,2% di ROE nel 2011.

Nel campione la leva finanziaria si presenta bassa. A livello mediano il valore è inferiore al 40% e solamente al 75° percentile supera il 60% nel 2011. Vi è una differenza sostanziale tra le imprese più indebitate e il livello mediano, anche se raramente nel comparto analizzato si riscontrano livelli di indebitamento eccessivi. La leva potrebbe certamente essere aumentata per investimenti che migliorino l'efficienza delle imprese. Analizzando però la scarsa redditività del comparto si comprende perché le imprese non ricorrano eccessivamente al debito, in quanto potrebbe risultare poi difficile sostenerne il peso.

Debiti finanziari in % debiti finanziari e patrimonio netto



Fonte: elaborazioni su bilanci aziendali

Le società pubbliche del campione utilizzano una leva maggiore (al 66% al 75° percentile, mentre quelle private e miste si fermano al 52%). La leva non è eccessiva (a livello mediano per le imprese pubbliche era pari al 41% nel 2011, in linea con il campione nel suo complesso), ma emerge comunque come le imprese a capitale totalmente pubblico siano quelle con maggiore peso dei debiti. I debiti finanziari sono certamente utili quando utilizzati per investimenti, ma se associati a risultati netti non eccellenti (come nel caso delle imprese pubbliche), lasciano aperti alcuni dubbi sul loro efficiente utilizzo.

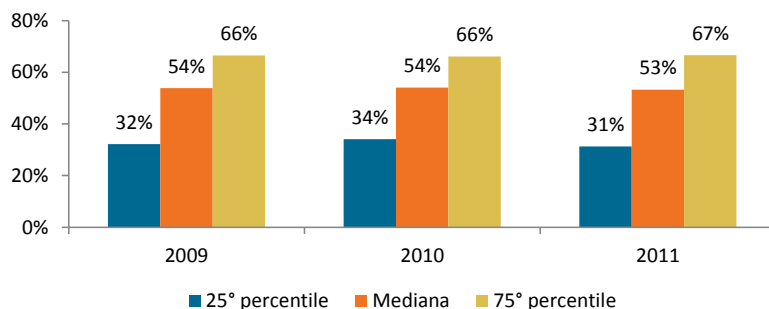
A livello geografico non vi sono grandi differenze, eccezion fatta per le imprese del Nord-Est in cui i valori sono molto bassi.

Le società specializzate in trasporto urbano (72%) ed extra-urbano (79%), utilizzano una leva maggiore, mentre le imprese che svolgono entrambi i servizi non superano al 75° percentile il 55%.

Per quanto riguarda lo stato patrimoniale, le immobilizzazioni si presentano a livello mediano pari a circa il 53-54% dell'attivo, per oltre l'80% composte da immobilizzazioni materiali. Ovviamente per quanto riguarda le immobilizzazioni materiali la parte preminente è composta dal parco mezzi.

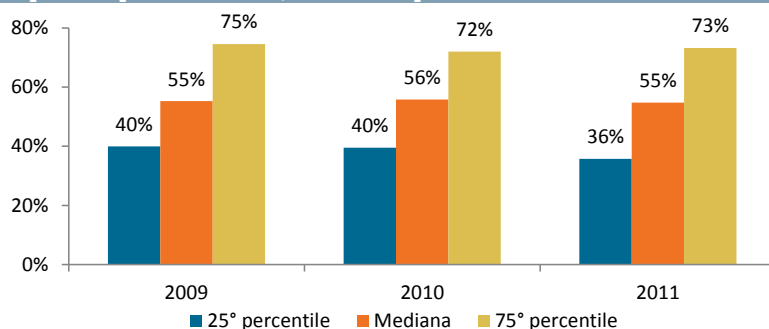
I capitali permanenti si collocano all'incirca al 55% a livello mediano, e raggiunge il 73% al 75° percentile nel 2011.

Immobilizzazioni in % dell'attivo



Fonte: elaborazioni su bilanci aziendali

Capitali permanenti (somma del patrimonio netto e dei debiti consolidati)



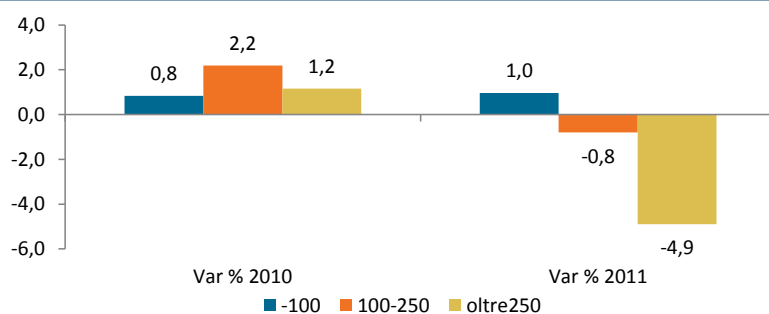
Fonte: elaborazioni su bilanci aziendali

Analisi delle imprese TPL che erogano il servizio urbano e misto

Le imprese che operano in ambito urbano o misto vedono, per quanto riguarda il comparto gomma, un andamento maggiormente costante di crescita del valore della produzione, con a livello mediano una crescita dell'1,1% nel 2010 e dello 0,1% nel 2011. Più volatile è il valore della produzione per le imprese che si occupano anche di servizio su rotaie, che vedono una crescita del 5,9% nel 2010, ma una diminuzione dello 0,6 nel 2011.

Se consideriamo le dimensioni delle città, non sembra esservi un aumento del valore della produzione che sia collegato alle dimensioni: mentre infatti già nel 2010 a livello mediano le imprese con sede nelle città maggiori vantano un risultato inferiore a quelle medio-grandi (+1,2% rispetto a +2,2%), nel 2011 addirittura ottengono le performance peggiori, con una diminuzione di quasi il 5% rispetto all'anno precedente. Questo risultato è sorprendente alla luce della dinamica della domanda dei grandi centri urbani che risulta più marcata rispetto a quanto realizzato nei centri più piccoli..

Dinamica della produzione delle imprese operanti in ambito urbano o misto in base alle dimensioni della città (valori mediana)

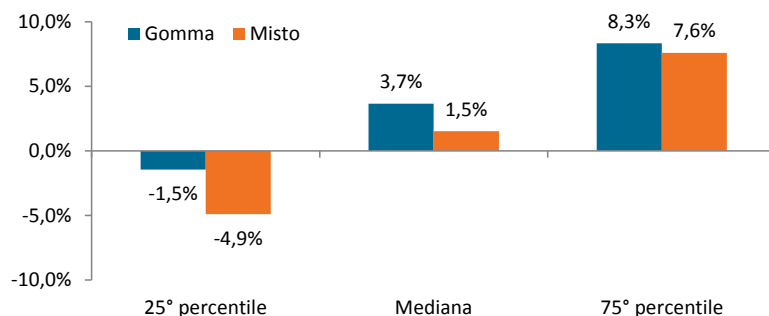


Fonte: elaborazioni su bilanci aziendali

Le aziende che si occupano solamente del comparto gomma hanno costi per il personale e per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci in linea con quelle del campione nella sua interezza. Se le imprese associano anche altre tipologie di trasporto, l'impatto del costo del personale aumenta, mentre si riduce quello per acquisto di materie prime.

Il trasporto su gomma offre un livello di Margine Operativo Lordo superiore rispetto alle imprese che si occupano anche di trasporto su rotaia, anche se le differenze non appaiono sostanziali. Questo per quanto riguarda la fotografia dei bilanci 2011, ma occorre ricordare che nel corso dei due anni precedenti le imprese che si occupano solamente di trasporto su gomma avevano margini superiori rispetto agli altri. **Sostanzialmente, l'offerta di servizi su rete fissa sembra nel nostro campione ridurre il MOL delle imprese.**

MOL delle imprese operanti in ambito urbano o misto (2011)



Fonte: elaborazioni su bilanci aziendali

Per quanto riguarda il risultato netto rettificato, vediamo una convergenza verso lo zero nel 2011. Negli anni precedenti, mentre il trasporto su gomma mantiene un piccolo utile, la presenza anche di trasporto su ferro fa peggiorare di molto il risultato finale (-2,0% nel 2009, -3,9% nel 2010). **La presenza di reti fisse su rotaia pregiudica quindi, almeno nel campione considerato, gli utili delle società di TPL che svolgono servizio urbano o misto.** Nel 2011 le imprese migliori del trasporto gomma vantano ancora un utile dell'1,8%, quelle miste un risultato netto praticamente nullo.

Le imprese situate nei centri di minori dimensioni ottengono i risultati migliori, anche se comunque molto bassi (al massimo 0,7% nel 2009). Le società ubicate nelle città medio-grandi si mantengono intorno allo zero. Quelle delle città di maggiori dimensioni subiscono perdite del 2,6-2,7% nel 2010-2011 a livello mediano. Esistono ovviamente società gestite con efficienza anche nelle principali città (l'ATM di Milano chiude in attivo anche il 2011), ma i risultati delle altre società delineano un quadro sicuramente non positivo.

Le migliori imprese urbane e miste, se concentrate sulle autolinee, raggiungono un ROE nel 2011 del 4,4%. Se consideriamo le società che si occupano anche di trasporto su ferro, si scende allo 0,6%. A livello di dimensione delle città, se operano in piccoli centri la redditività migliora (oltre 5% per le imprese migliori nel 2011).

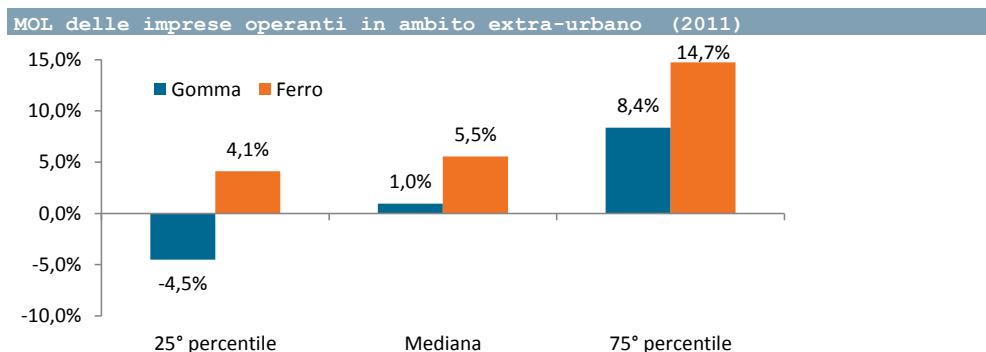
Analisi delle imprese TPL che erogano il servizio extra-urbano

Passiamo ora all'analisi delle imprese che offrono servizio di TPL puramente extra-urbano. Per quanto riguarda il valore della produzione si nota una sostanziale crescita per le società che si occupano solamente di trasporto su ferro¹¹, con un aumento a livello mediano di quasi l'11%, che però si trasforma in un ridimensionamento di oltre l'1% nel 2011. Maggiormente in linea con l'andamento del campione sono invece le imprese che si occupano di autolinee (+3,1% nel 2010, -0,4% nel 2011).

Per quanto riguarda i costi del personale, le imprese che si occupano del trasporto su binari, sopportano un peso superiore anche alla mediana del campione totale, ma i costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci sono praticamente la metà. Le imprese che si occupano di trasporto su gomma, riescono, al contrario, a vantare un costo del lavoro inferiore, ma subiscono più pesantemente l'impatto dei costi per le materie prime, come visto in precedenza orientate al rialzo dall'aumento del costo per i carburanti.

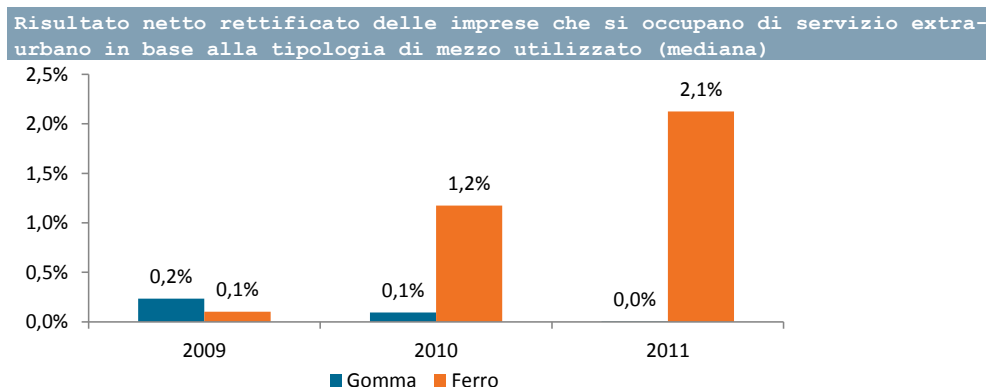
Analizzando i margini delle imprese operanti in ambito extra-urbano si ha un andamento migliore per le imprese che si occupano di trasporto su ferro. A livello mediano il servizio di autolinee, riporta margini pari nel 2011 all'1%, rispetto al 5,5% del servizio su rotaia.

¹¹ Nel nostro campione non utilizziamo solamente i bilanci di società che si occupano di trasporto ferroviario. Nel campione vi sono anche, ad esempio, società che si gestiscono linee di trasporto su ferro che collegano una città con i comuni limitrofi.



Fonte: elaborazioni su bilanci aziendali. Nota: non vengono considerate le tre società del campione che si occupano sia di trasporto su rotaie che di quello su gomma poiché sono tutte e tre situate nelle Regioni meridionali e non rappresentative del territorio nazionale

Anche per quanto riguarda il trasporto extra-urbano possiamo notare un progressivo annullamento degli utili, che erano comunque molto bassi anche nel 2009 (0,2%), per quanto riguarda le imprese che gestiscono autolinee. Inverso sembra invece l'andamento di quelle che si occupano di trasporto su ferro, che ottengono utili crescenti negli anni fino al 2,1% del fatturato nel 2011.



Fonte: elaborazioni su bilanci aziendali

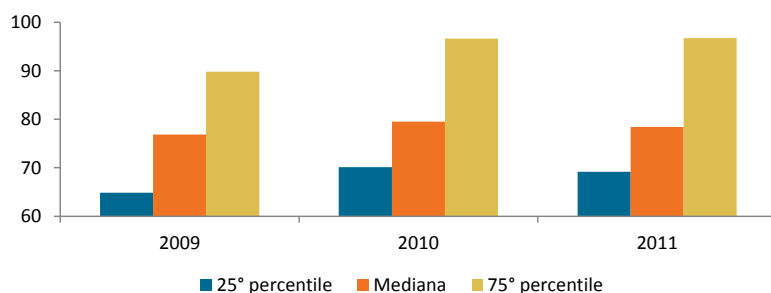
Nota: non vengono considerate le tre società del campione che si occupano sia di trasporto su rotaie che di quello su gomma poiché sono tutte e tre situate nelle Regioni meridionali e non rappresentative del territorio nazionale.

Le imprese che si occupano di trasporto extra-urbano su ferro vantano poi dati di tutto rispetto (ROE all'8% nel 2011 a livello mediano e oltre il 18% a livello di 75° percentile). Molto inferiore è quello delle società che si occupano solo di gomma, che non raggiunge l'1% nemmeno nei casi delle aziende migliori.

Analisi delle imprese TPL: parametri per dipendenti

Analizziamo ora alcuni parametri ponderati per i dipendenti. Guardando al valore della produzione per dipendente, osserviamo a livello mediano un miglioramento nel 2010, che però viene riassorbito nel 2011. A livello di 75° percentile, il miglioramento del 2010 permane invece anche nel 2011. Un contributo al risultato deriva dalla diminuzione del numero di dipendenti totali, avvenuto a livello mediano sia nel 2010 che nel 2011.

Valore della produzione per dipendente



Fonte: elaborazioni su bilanci aziendali

A livello mediano il valore della produzione per dipendente appare migliore per le aziende di maggiori dimensioni, anche se non abbastanza da compensare il maggiore costo del lavoro, sempre per dipendente. Mentre infatti nel 2011 le imprese di maggiori dimensioni vantano un valore della produzione per dipendente mediano superiore dell'1,5% rispetto a quello delle imprese minori, il costo del lavoro per dipendente risulta superiore di oltre il 12% (da notare come le imprese più grandi siano quelle che hanno visto diminuire maggiormente il numero dei dipendenti).

Le imprese che si occupano di trasporto extra-urbano sono quelle con più elevata produzione per addetto (+40% nel 2011 rispetto al servizio urbano, a fronte di costi del lavoro per dipendente superiori di circa il 7%). Le imprese che si occupano di entrambi i servizi si presentano in una situazione intermedia, e sono quelle che hanno visto diminuire maggiormente dipendenti.

Nel servizio extra-urbano non solo le imprese che si occupano di trasporto su ferro hanno un valore della produzione per addetto di oltre il 40% superiore rispetto alle autolinee (dato mediano nel 2011), ma archiviano anche costi del lavoro per addetto inferiori. Situazione opposta per chi si occupa di trasporto urbano (e misto urbano/extra-urbano). In questo caso chi si occupa solamente di trasporto su gomma ottiene un livello di valore della produzione per addetto superiore (+8% nel 2011) e un livello di costo del lavoro per addetto inferiore (-8%) rispetto alle imprese che affiancano anche il servizio su rotaia.

Le aziende con la presenza di capitale privato riportano nel 2011 un valore della produzione per addetto maggiore rispetto alle imprese pubbliche (+25% tra quelle totalmente private e quelle totalmente pubbliche), a fronte di costi del personale per dipendente superiori del 3% nel caso di aziende totalmente private e addirittura di costi inferiori nel caso di aziende miste. Le imprese pubbliche sono quelle che vedono scendere maggiormente il numero dei dipendenti.

A livello territoriale, infine, il Nord vanta i dati migliori (differenza del 19% tra Nord-Ovest e Sud nell'ambito della produzione per addetto e del 4% nell'ambito del costo del personale per addetto). Il Sud viene penalizzato anche nel numero degli addetti, fortemente ridimensionato negli anni presi in considerazione (-2,1% nel 2010 e -3,1% nel 2011 sempre a livello mediano).

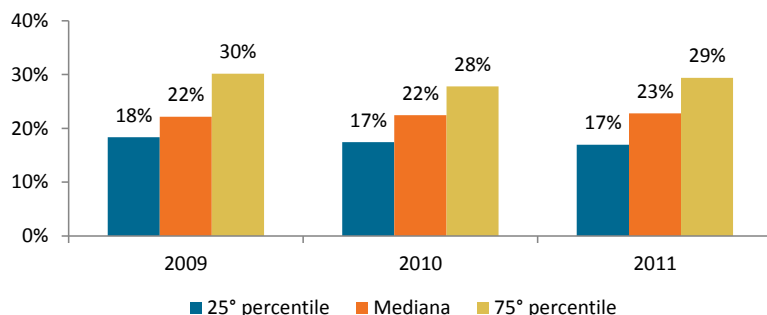
Il rapporto tra ricavi da traffico per TPL e costi operativi

Andiamo ora ad analizzare quanta parte dei costi operativi delle imprese del campione viene coperto dai ricavi derivanti da biglietti/abbonamenti. Come indicato nella descrizione metodologia dei campioni, sono 66 le imprese analizzate. Su questo gruppo di imprese si nota come i ricavi derivanti dal servizio di TPL coprano all'incirca il 22-23% del totale dei costi operativi, un dato abbastanza costante nel triennio considerato. Solo al 75° percentile si sfiora il 30%. In tale contesto, come riescono le imprese che offrono il servizio di trasporto pubblico a coprire tali costi? In (minima) parte vi sono altre tipologie di ricavi¹², la

¹²Tra le 66 imprese incluse nel campione non vengono prese in considerazione le imprese chiaramente *multi-utility*. Anche le imprese il cui *core business* riguarda il trasporto pubblico, però, possono avere altre tipologie di ricavi "complementari" (come quelli da parcheggi) che non vengono qui presi in considerazione.

restante parte (maggioritaria) deriva dai contratti di servizio delle aziende di trasporto pubblico con gli Enti locali.

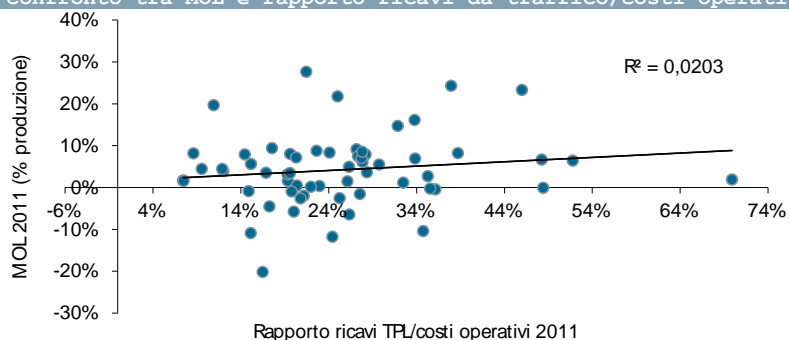
Ricavi da traffico TPL su costi operativi



Fonte: elaborazioni su bilanci aziendali

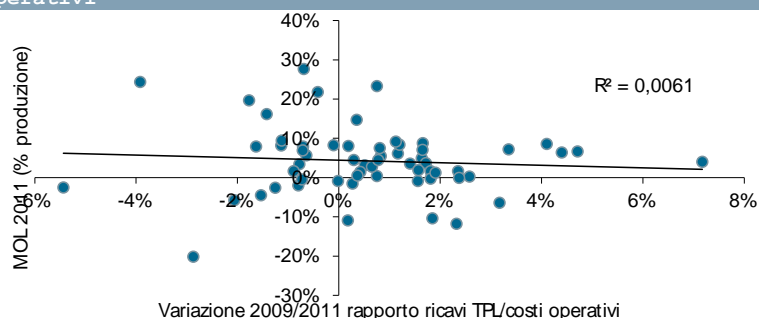
Non sembra emergere, dal campione analizzato, una correlazione tra il MOL e ricavi da traffico TPL/costi operativi. Ciò non risulta analizzando i dati del 2011, ma nemmeno osservando il trend dei ricavi da TPL sui costi operativi nei tre anni considerati. Come sottolineato, i ricavi da biglietti e abbonamenti sono una parte minoritaria delle entrate totali di un'impresa che gestisce il servizio di TPL, ed, evidentemente, la restante parte di entrate, per lo più costituite da contratti di servizio, tende ad "annullare" l'effetto positivo per le imprese che vantano maggiori incassi dai clienti.

Confronto tra MOL e rapporto ricavi da traffico/costi operativi



Fonte: elaborazioni su bilanci aziendali

Confronto tra MOL e variazione del rapporto ricavi da traffico/costi operativi



Fonte: elaborazioni su bilanci aziendali

Conclusioni

Le migliori imprese del settore hanno continuato ad aumentare la produzione anche durante il triennio 2009-2011, non sicuramente tra i più floridi per l'economia italiana. Molto meno bene ha fatto il settore nel suo complesso, cresciuto (ma

sarebbe quasi meglio dire "non cresciuto") all'incirca quanto l'economia del Paese ha fatto nello stesso periodo.

Il settore del trasporto vede una forte incidenza dei costi del personale (60% del fatturato). Solo alcune imprese riescono nel triennio a incrementare la produzione per addetto maggiormente di quanto aumentano i costi per addetto.

Gli utili del settore non sono entusiasmanti. Il risultato netto rettificato del campione preso in esame non si discosta in maniera significativo dallo zero a livello mediano, un risultato di gran lunga inferiore rispetto alle altre *public utilities*. Anche le imprese migliori prese in esame non arrivano all'1% nel 2011, e al massimo superano il 2% nel 2010.

Cerchiamo di riassumerne le caratteristiche delle imprese che hanno archiviato le *performance* migliori.

Innanzitutto le maggiori dimensioni non sembrano una discriminante positiva. Il presupposto che imprese più grandi garantiscono maggiori efficienze e quindi risultati più solidi, viene disatteso nel settore del TPL. Sono addirittura le imprese con un fatturato inferiore ai 10 milioni quelle che ottengono i risultati migliori.

Il mix di servizio urbano ed extra-urbano sembra riuscire a garantire la migliore redditività, sempre tenendo conto comunque che nel 2011 a livello mediano gli utili del comparto sono risibili.

Se si analizzano più in profondità le imprese, valutando la tipologia di trasporto che svolgono (gomma o ferro), si ottiene un quadro opposto a seconda che le imprese operino in città o fuori. Nel caso infatti di servizi urbani o misti, la presenza del trasporto su rotaia sembra appesantire le società, riducendo i già modesti utili del comparto gomma. Nell'extra-urbano (per le imprese che si occupano solamente di questo tipo di servizio), il trasporto su rotaia garantisce invece una buona redditività (un caso raro nella nostra analisi).

Le aziende urbane o miste che operano nei piccoli centri sembrano avvantaggiate rispetto a quelle delle grandi città, un dato che può essere letto anche come conferma della correlazione inversa tra dimensione delle imprese e redditività (le imprese che operano nelle grandi città sono, intuitivamente, spesso anche di dimensioni maggiori).

Pochi dubbi lascia aperti l'analisi del campione per proprietà delle imprese. Le imprese totalmente a capitale pubblico garantiscono una redditività molto bassa, anche le migliori del *cluster* e anche negli anni in cui le imprese con una presenza di capitale privato archiviano utili. Le imprese pubbliche hanno visto un minore aumento della produzione, non riescono a raggiungere il livello di valore della produzione per addetto delle altre società e sono maggiormente indebitate. Sembra difficile, alla luce del campione analizzato, sostenere che una presenza privata nel capitale delle imprese di trasporto pubblico sia negativa. Sono le società miste quelle che archiviano risultati migliori: una presenza anche parziale di operatori privati potrebbe quindi implicare una migliore gestione delle società, di cui si avvantaggerebbe anche l'Ente pubblico, che vedrebbe generare utili dall'impresa partecipata. Tra l'altro le imprese totalmente pubbliche sono quelle che vedono diminuire maggiormente il numero dei dipendenti.

Permangono invece le forti differenze tra Nord e Sud che caratterizzano anche gli altri servizi pubblici locali. Negli anni in cui l'economia va meglio il Sud galleggia, mentre precipita quando va male, ad esempio nel 2011. Da sottolineare come anche nelle Regioni centrali la situazione sia poco incoraggiante, anche se non si riscontrano i picchi negativi del Sud.