

Le performance delle imprese di trasporto pubblico locale

Dal miglioramento dei
risultati gestionali
alle sfide del futuro

2020

Esempio

Intesa Sanpaolo

Laura Campanini | Direzione Studi e Ricerche

ASSTRA

Alessia Nicotera | Direttore

Emanuele Proia | Direttore

Daniela Carbone

Nadia Amitrano

Maurizio Cianfanelli

Elisa Meko

Alessandra Rizza

SOMMARIO

EXECUTIVE SUMMARY	4
1 IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE AI TEMPI DEL COVID-19	8
1.1 Le dimensioni del settore	8
1.2 Gli impatti del Covid-19 sui principali indicatori delle aziende di TPL.....	10
1.2.1 Dinamiche evolutive della domanda e dell'offerta di TPL	10
1.2.2 Dinamiche evolutive dei ricavi da traffico	12
1.2.3 Dinamiche evolutive dei costi operativi per km e per passeggero	14
1.2.4 L'equilibrio economico delle aziende	15
2 LA PERFORMANCE ECONOMICO-FINANZIARIA DELLE AZIENDE TRA IL 2016 E IL 2018	17
2.1 La performance del settore: crescita, costi e redditività	18
2.2 Investimenti, indebitamento e leva finanziaria	23
2.3 Investimenti, indebitamento e leva finanziaria: l'analisi per cluster omogenei.....	26
2.4 La salute delle aziende di trasporto pubblico a partecipazione pubblica	33
2.5 La performance economico-produttiva	35
2.5.1 I dati di produzione	35
2.5.2 Costi unitari.....	37
2.6 Innovazione e sostenibilità ambientale	40
2.6.1 La performance economico-finanziaria	42
2.7 Conclusioni.....	45
Appendice.....	46
3 LA GESTIONE DELLE RISORSE IN CONTO ESERCIZIO	52
3.1 Le tariffe e i ricavi da traffico	52
3.2 I contributi pubblici in conto esercizio	57
3.2.1 Funzionamento del Fondo Nazionale Trasporti.....	57
3.2.2 Misure volte all'anticipazioni di risorse e corrispettivi dovuti alle imprese di TPL	60
4 INVESTIMENTI E SCENARI DI RINNOVO DELLE FLOTTE	61
4.1 Le risorse destinate al rinnovo del materiale rotabile su gomma	61
4.1.1 Autobus e investimenti.....	64
4.2 Le risorse destinate al rinnovo del materiale rotabile ferroviario	67
4.3 Le risorse destinate al trasporto rapido di massa	69
4.4 Le risorse destinate al rinnovo dei mezzi navali	70
5 LA MOBILITA' SMART	71
5.1 La mobilità intelligente.....	71
Focus: il sistema AVM	73

Focus: i sistemi di videosorveglianza.....	74
Focus: le piattaforme digitali	74
Focus: i semafori intelligenti	79
6 L'EVOLUZIONE DELLA NORMATIVA DI SETTORE.....	81
6.1 Misure per il settore dei trasporti contenute nei provvedimenti d'urgenza emanati nel periodo di emergenza sanitaria da Covid-19.	81
6.2 La normativa di settore.....	84
6.3 Il Testo Unico in materia di Società a Partecipazione Pubblica	93
7 BIBLIOGRAFIA.....	96

Esempio

EXECUTIVE SUMMARY

In Italia il sistema delle aziende di trasporto pubblico locale e regionale impiega oltre **124.000 addetti**, offre oltre **2 miliardi di chilometri vettura annui**, trasporta **5,4 miliardi di passeggeri l'anno** e produce un fatturato di circa **12 miliardi di Euro**.

	Intero settore (2018)
Numero aziende	930
Numero addetti	124.300
Passeggeri trasportati	circa 5,4 miliardi
Numero mezzi	oltre 49.000
Chilometri percorsi	circa 1,9 miliardi di vetture-km oltre 220 milioni di treni-km
Fatturato	circa 12 miliardi di €

Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati di bilancio aziendali e CNIT 2017-2018.

Il trasporto pubblico locale è stato gravemente colpito dall'emergenza epidemiologica da Covid-19. **Un settore** che nel periodo pre-covid spostava oltre 14 milioni di persone al giorno, per un totale complessivo annuo di quasi 5,4 miliardi di passeggeri, **ha improvvisamente subito un crollo della domanda e ha dovuto velocemente riorganizzare il servizio in linea con prescrizioni governative di complessa applicazione.**

Nei primi mesi dell'emergenza (Marzo, Aprile 2020) si sono persi quasi 400 milioni di viaggi al mese (-90% dei passeggeri). Con l'inizio della Fase 2 la domanda ha ripreso lentamente a crescere; fino al 18 Maggio la domanda è stata comunque inferiore dell'83% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, mentre dal 18 Maggio, con la riapertura di ulteriori attività economiche, i passeggeri risultavano essere circa il 25/30% di quelli registrati l'anno precedente. **E' ragionevole stimare che, nelle prossime settimane a livello medio nazionale, la domanda non supererà il 35/40% (con punte del 50%/60% nelle città metropolitane) dei livelli pre-covid, fino ad arrivare a settembre, con il riavvio delle attività didattiche, al 70%/80% rispetto allo stesso periodo pre-covid.**

Diversamente l'offerta di trasporto pubblico non ha potuto seguire l'andamento della domanda. Il settore, anche nel periodo di *lockdown*, ha garantito, senza interruzioni, un livello essenziale di servizio, recuperando un livello produttivo medio pari al 70/80% rispetto al pre-covid con l'inizio della Fase 2. **Presumibilmente il servizio, a partire dal mese di settembre, riprenderà al 100%**, mentre in alcune delle grandi città metropolitane la produzione è già a pieno regime, addirittura in diversi casi con livelli produttivi più elevati rispetto al pre-covid per questioni legate al distanziamento.

Il divario tra offerta e domanda e i conseguenti minori ricavi da traffico, hanno, da subito, creato un considerevole squilibrio economico alle aziende del settore. Si prevede che **le minori entrate per vendita titoli di viaggio, per il 2020, saranno complessivamente circa 1,66 mld di euro.**

Al fine di contrastare tali effetti devastanti sugli operatori di servizio di trasporto pubblico regionale e locale di passeggeri, il Governo ha, attraverso diversi provvedimenti (DL Cura Italia, DL Rilancio, etc.), previsto **misure a supporto del settore, garantendo da un lato l'invarianza del corrispettivo dei contratti di servizio (art. 92 del DL Cura Italia) e dall'altro una dotazione iniziale di 500 milioni per coprire le perdite tariffarie nonché**

misure per accelerare il flusso dei pagamenti e per ridurre il peso fiscale sulle imprese.

Ma la stima da un lato dei maggiori costi e dei minori ricavi e dall'altro delle fonti di copertura garantite dal Fondo ricavi, dai costi cessanti e dal sostegno attraverso le risorse del Fondo di solidarietà degli autoferrotanvieri, ha evidenziato che **gli sforzi che il Governo ha fatto finora per il settore non sono purtroppo sufficienti a garantire l'equilibrio economico dei contratti di servizio.**

Nello specifico, **il fabbisogno totale di settore, al fine di garantire l'equilibrio economico-finanziario dei contratti di servizio, così come previsto dal regolamento 1370/07, al netto del Fondo indennizzo ricavi con una dotazione iniziale di 500 milioni di euro e dei costi cessanti, è stimabile attualmente in circa 1,04 miliardi di Euro.**

Sul fronte dei ricavi, **fino al 2018**, ultimo anno disponibile per i bilanci di esercizio, le aziende del settore, nonostante la limitata autonomia sulla leva tariffaria, avevano mostrato un percorso di efficientamento che le aveva portate da una parte a diminuire alcune voci di costo e dall'altra a registrare **un costante aumento dei ricavi da traffico**. Dall'analisi dei **ricavi da traffico sui costi operativi**¹, rapporto che permette di quantificare l'autonomia delle aziende dalla contribuzione pubblica e a valutare l'efficacia/efficienza gestionale, **è emerso un costante miglioramento dell'indicatore che nel 2018 raggiunge il valore medio nazionale pari al 34,6%**, di poco inferiore al limite minimo previsto dal D.lgs n.422 del 1997 pari al 35%. **Si stima che la copertura dei costi attraverso i ricavi scenderà ad un valore del 25,5%.**

Che il settore, nel periodo pre-covid, vivesse un lento ma continuo processo di miglioramento dei risultati gestionali viene confermato anche dall'analisi della performance economico-finanziaria delle aziende.

Dal 2016 al 2018 le imprese del settore hanno registrato una crescita sostenuta della domanda che aumenta, nel triennio, del 5,6%. Mentre il valore della produzione, in termini nominali, mostra tra il 2016 e il 2017 una relativa staticità e tra il 2017 e il 2018, a livello mediano, una crescita dell'1%. **La performance economico-finanziaria consolida le tendenze in atto da tempo di riduzione dell'incidenza del costo del lavoro ma risente dall'accelerazione del costo dei carburanti.**

La principale voce del conto economico, il costo del lavoro, assorbe all'incirca il 49% del valore della produzione a livello mediano e rimane stabile dopo aver assorbito l'ultima tranche del rinnovo contrattuale del 2015.

L'aumento del costo dei carburanti si riflette su margini e sui risultati delle aziende, che comunque rimangono positivi per buona parte delle imprese. **A livello mediano il MOL si attesta al 6% del valore della produzione nel 2018**, mentre per le imprese migliori raggiunge il 13,3%. Le imprese con un risultato netto negativo si riducono tra il 2016 e il 2018 da 16 a 13 sulle 120 analizzate. La redditività aziendale sul patrimonio netto è risultata stabile nel triennio e si attesta intorno al 3% a livello mediano: oltre il 75% delle imprese registra una redditività positiva, superando i risultati negativi che avevano caratterizzato anni passati.

Il 2018 rappresenta l'atteso anno di rilancio degli investimenti delle aziende di trasporto pubblico. Gli investimenti in percentuale sulla produzione accelerano sensibilmente trasversalmente su tutto il campione. **A livello mediano la spesa per**

¹ Costi totali al netto della quota infrastrutturale.

investimenti materiali passa dal 5,3% del valore della produzione al 10,3% tra il 2017 e il 2018.

L'accelerazione dei flussi di investimento è una variabile chiave per migliorare la qualità del servizio e la sostenibilità ambientale, elementi che richiedono spese sia nelle reti sia nelle flotte sia in fattori intangibles. Inoltre, la qualità del materiale rotabile influenza anche in modo apprezzabile i costi operativi delle aziende e quindi per questa via l'efficienza degli operatori. Il rinnovo della flotta potrà quindi avere impatti positivi sulla performance economica negli anni a seguire.

Nonostante la ripresa degli investimenti, l'utilizzo della leva finanziaria rimane limitato e anche il livello di debiti risulta contenuto e in flessione. Si evidenziano isolati casi di aziende con livelli di indebitamento critici.

L'analisi dei risultati per cluster omogenei consente di evidenziare performance differenti con riferimento alla capacità di realizzare investimenti. I dati ripartiti per dimensione d'impresa indicano **una più sensibile ripresa degli investimenti per le aziende di medie e grandi dimensioni**. Nel triennio sono, inoltre, **le imprese del Centro-Nord ad aumentare in modo più sensibile la propria spesa in conto capitale, mentre le imprese localizzate al Sud mostrano maggiore inerzia**. L'accelerazione degli investimenti ha riguardato il servizio sia su ferro sia su gomma, i dati non mostrano differenze significative. L'analisi per tipologia di servizio evidenzia una maggiore reattività degli investimenti che operano su scala extra-urbana o mista.

Anche le aziende a partecipazione pubblica, nonostante in talune e circoscritte fattispecie ci siano state criticità industriali e finanziarie, hanno registrato un consolidamento costante dei risultati economici finanziari. Nel 2018, ben l'87% delle aziende chiude il bilancio in utile contro un 54% registrato nel 2009.

La performance economico-produttiva risulta stabile e strettamente legata alla tipologia di servizio offerto. Il costo per vettura-km è pari a 3,45 euro km a livello mediano e rimane stabile nel triennio esaminato. Il costo per passeggero si attesta a 2,68 euro.

Nel settore del trasporto locale il ricorso alla certificazione di qualità e ambientale risulta rilevante. Le imprese che hanno ottenuto almeno una certificazione di qualità tra quelle considerate sono, nel complesso, il 69%; il 45% delle imprese ha una certificazione ambientale. Le imprese che hanno investito in sostenibilità evidenziano migliori performance rispetto alle imprese che non hanno ottenuto certificazioni. **Nel 2018 le aziende che hanno fatto ricorso a strumenti volontari di protezione dell'ambiente hanno, infatti, sperimentato una maggiore dinamicità, migliori margini, risultati e una maggiore redditività**. Con riferimento agli investimenti, il gap fra imprese certificate e non certificate è molto significativo. Nel 2016-17 le imprese certificate si sono attestate su un livello di investimenti in percentuale al fatturato di circa il 7%, quasi 1/3 in più di quanto realizzato dalle imprese non certificate. **Nel 2018, anno di ripresa degli investimenti per tutto il campione, le imprese dotate di certificazione ambientale hanno investito il triplo delle imprese non certificate a livello mediano.**

Il quadro complessivo dei **contributi statali in conto investimenti** stanziati a supporto del settore del trasporto pubblico locale evidenzia **un importo totale di oltre 16 mld di euro**, escluso il cofinanziamento minimo garantito dai soggetti beneficiari, a disposizione **per l'acquisto di autobus, materiale rotabile ferroviario e per interventi per la sicurezza della rete ferroviaria, lo sviluppo del trasporto rapido di massa e per il rinnovo della flotta navale, in un orizzonte temporale che arriva al 2033**. Sebbene con il DL rilancio

siano state introdotte misure per contenere gli effetti negativi dell'emergenza da Covid-19 e per favorire lo sviluppo ed una attuazione tempestiva e rapida degli investimenti per il rinnovo del materiale rotabile, **le simulazioni elaborate da Asstra sui diversi scenari di rinnovo della flotta autobus evidenziano che in mancanza di finanziamenti aggiuntivi, considerando i vincoli imposti dal piano strategico nazionale della mobilità sostenibile in tema di alimentazione dei mezzi, l'età media del parco autobus supererà i 17 anni nel 2033.** Il fabbisogno aggiuntivo stimato per raggiungere un'età media in linea con gli standard europei (circa 7 anni), alla fine del periodo temporale preso in esame, risulta pari a circa 500 mln di euro aggiuntivi all'anno.

Innovazione e sostenibilità ambientale sono due priorità per garantire il miglioramento qualitativo dei servizi per i cittadini, una maggiore flessibilità dell'offerta e per questa via agevolare anche lo shift modale fra mezzo privato e mezzo pubblico. **L'adozione e la diffusione di soluzioni innovative consentono sia di avere sistemi sempre più efficienti dal punto di vista dell'impatto ambientale e dei consumi, sia di focalizzare l'attenzione sull'orientamento alle esigenze dell'utente finale, grazie all'utilizzo sempre più rilevante delle potenzialità di internet e della digitalizzazione.**

Gli Intelligent Transport Systems (ITS) fondati sull'interazione fra informatica e telecomunicazioni, permettono di considerare i trasporti in ottica di "sistemi integrati", dove i flussi di traffico sono distribuiti in modo equilibrato tra le varie modalità, per maggiore efficienza, produttività e, soprattutto, sicurezza. Le tecnologie digitali consentono, inoltre, di sviluppare nuovi modelli di offerta che garantiscono una maggiore integrazione fra forme e tipologie di servizi diversi. Si tratta di creare delle piattaforme in cui si integrano diverse tipologie di servizi in modo che l'utente possa scegliere la combinazione più opportuna, selezionando fra le proposte, utilizzando una pluralità di servizi in modo intermodale.

La digitalizzazione consente poi di migliorare e innovare i sistemi di prenotazione e pagamento: dal biglietto cartaceo si è passati alla dematerializzazione del titolo di viaggio che può essere comprato online, pagato direttamente al tornello con carte di credito (tap&go) o strumenti mobile. Tale innovazione consente di semplificare e velocizzare i pagamenti. Inoltre, si possono anche realizzare risparmi per i clienti che si vedranno addebitare la tariffa più conveniente ed integrata fra mezzi e gestori diversi.

Le prospettive dell'applicazione e dell'uso dell'intelligenza artificiale sono rilevanti. **Negli ultimi anni gli operatori del settore hanno già iniziato ad adottare le nuove tecnologie.** I sistemi AVM (Automatic Vehicle Monitoring) sono oggi già largamente diffusi tra le aziende di trasporto pubblico (87% delle aziende delle aziende intervistate) e consentono il monitoraggio e la regolazione del servizio in tempo reale della flotta aziendale. Il 90% delle aziende intervistate è dotato di un sistema di videosorveglianza di bordo, grazie al quale è possibile sia garantire maggiore sicurezza a passeggeri e operatori di trasporto, sia monitorare i flussi ed evitare assembramenti. I pagamenti elettronici si stanno diffondendo rapidamente anche se in modo molto differenziato fra realtà diverse. **Tali funzionalità, di per sé fondamentali nella concezione della mobilità ante Covid-19, diventano essenziali a seguito dell'emergenza epidemiologica sviluppatasi nel 2020. La gestione del traffico e l'informazione agli utenti consentirebbero un utilizzo sicuro del mezzo, le tecnologie digitali possono dare un supporto in questa fase emergenziale per il controllo dei flussi di traffico e la gestione in sicurezza del servizio.**

1 IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE AI TEMPI DEL COVID-19

A cura di Emanuele Proia, Maurizio Cianfanelli, Elisa Meko

La pandemia da Covid-19 ha completamente sconvolto il nostro modo di vivere. Ciò che è accaduto e sta tuttora accadendo non può essere visto come un momento transitorio, il mondo non potrà più tornare come prima. Lo stesso concetto di mobilità deve essere rivisto avendo un approccio totalmente nuovo, senza cadere nell'errore di ricalcare soluzioni legate ad altre tipologie di crisi parziali o settoriali.

Al fine di offrire una visione e strumenti che si ispirino ad un'ottica completamente nuova, nel presente capitolo si cercherà di fornire un quadro sintetico degli impatti del Covid-19 sui principali indicatori delle aziende di TPL fornendo altresì una breve descrizione del settore prima dell'emergenza epidemiologica.

1.1 Le dimensioni del settore

In Italia il sistema delle aziende di trasporto pubblico locale e regionale impiega oltre **124.000 addetti**, offre oltre **2 miliardi di chilometri vettura annui**, trasporta **5,4 miliardi di passeggeri l'anno** e produce un fatturato di circa **12 miliardi di Euro**.

La Tabella seguente restituisce i principali numeri del settore del trasporto pubblico locale e regionale comprensivi di tutte le modalità di trasporto: autobus, tram, metropolitane, impianti a fune, tutte le ferrovie locali anche quelle appartenenti a Trenitalia S.p.A. nonché le imprese di navigazione lagunare e lacuale.

Tabella 1 - I principali numeri del settore (Anno 2018)

	Intero settore
Numero Aziende	930
Numero addetti	124.300
Passeggeri trasportati	circa 5,4 miliardi
Numero Mezzi	oltre 49.000
Chilometri percorsi	circa 1,9 miliardi di vetture-km oltre 220 milioni di treni-km
Giro di affari (Fatturato)	circa 12 miliardi di €

Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati di bilancio aziendali e CNIT 2017-2018.

Al fine di rendere il servizio capillare, efficiente ed integrato, laddove si è in presenza di più modalità di trasporto pubblico, l'azienda generalmente gestisce l'intera offerta di trasporto. Con tale premessa si riporta di seguito la suddivisione delle aziende per tipologia di servizio svolto, precisando che le stesse possono svolgere uno o più servizi:

- ✓ **914** aziende che esplicano il servizio **autolinee**;
- ✓ **24** aziende che esplicano esclusivamente o principalmente il servizio **ferroviario**;
- ✓ **7** aziende che gestiscono il servizio su **metropolitana**;
- ✓ **9** aziende che gestiscono il servizio di **navigazione interna**;
- ✓ **14** aziende che esplicano il servizio **tranviario**;
- ✓ **18** aziende che gestiscono **funicolari** terrestri e aeree.

Il trasporto pubblico, a livello nazionale nell'Italia ante COVID-19, costituiva circa il 14,2% degli spostamenti motorizzati², mentre la restante parte (85,8%) veniva effettuato con auto e moto.

Tabella 2 - Distribuzione % degli spostamenti motorizzati per mezzi di trasporto

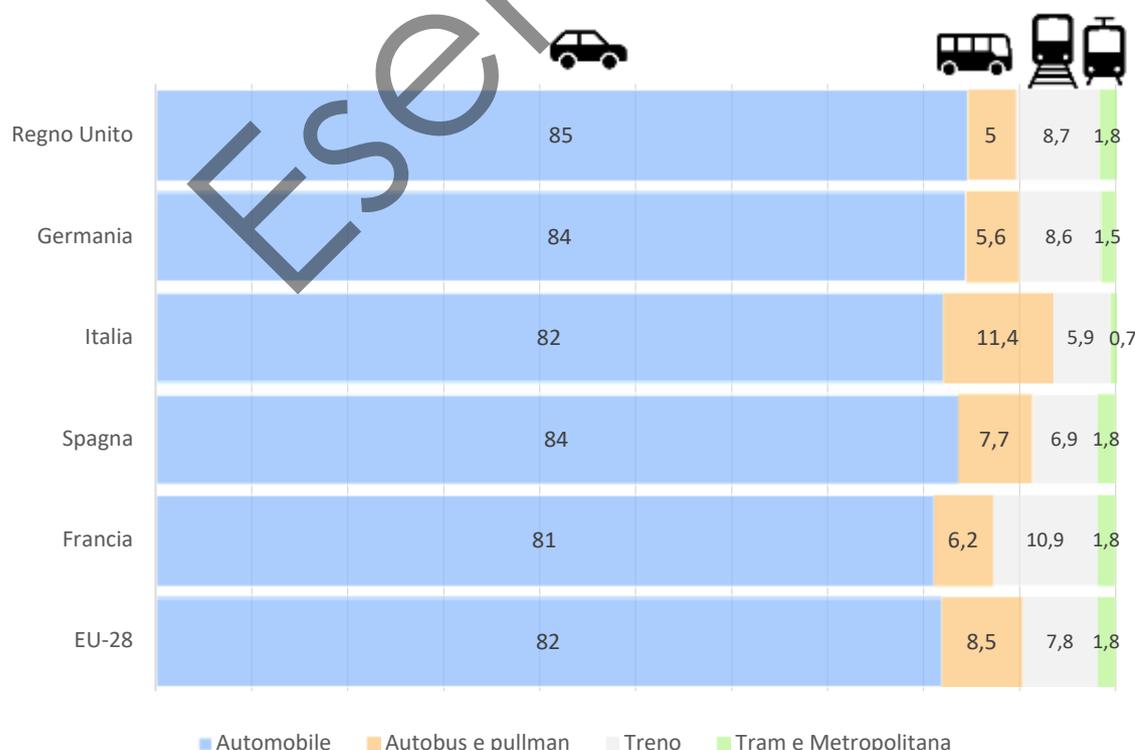
	2018
Auto	81,5
Moto	4,3
Mezzi pubblici	14,2
Totale	100

Fonte: 16° Rapporto ISFORT sulla mobilità degli italiani

Gli spostamenti garantiti attraverso la mobilità pubblica erano oltre 14 milioni al giorno, per un totale complessivo annuo di quasi 5,4 miliardi di spostamenti.

Il mezzo privato continua ad essere il mezzo preferito dagli italiani. Una preferenza che viene manifestata, a livello medio nazionale, anche negli altri Paesi europei dove in media oltre l'80% degli spostamenti viene effettuato con l'automobile. E se l'incidenza degli spostamenti in auto in Italia risulta leggermente inferiore a paesi come il Regno Unito e la Germania, questi a differenza dell'Italia, svolgono buona parte degli spostamenti con mezzi pubblici con modalità quali metro, tram e treno. L'Italia, ancora molto carente sotto il profilo dell'infrastruttura su ferro, svolge invece gran parte degli spostamenti in modalità pubblica con l'autobus.

Grafico 1 - Ripartizione modale degli spostamenti (pkm in %; 2017)

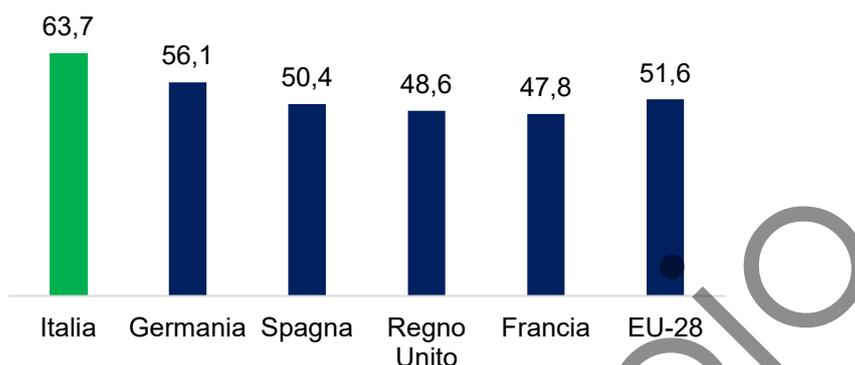


Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati EU Transport in figures. Statistical pocketbook 2019.

² Fonte: 16° Rapporto ISFORT sulla mobilità degli italiani.

Se la distribuzione degli spostamenti per modalità di trasporto sembra essere in linea con gli altri Paesi europei, il tasso di motorizzazione in Italia risulta di gran lunga più alto rispetto agli altri Paesi europei e alla media europea, sottolineando il ruolo da protagonista che l'auto assume nel nostro Paese.

Grafico 2 - Tasso di motorizzazione (n. auto per 100 abitanti; 2017)



Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati EU Transport in figures. Statistical pocketbook 2019.

1.2 Gli impatti del Covid-19 sui principali indicatori delle aziende di TPL

All'interno del presente paragrafo vengono analizzate le dinamiche attuali e prospettiche delle principali variabili del settore del trasporto pubblico e in particolare:

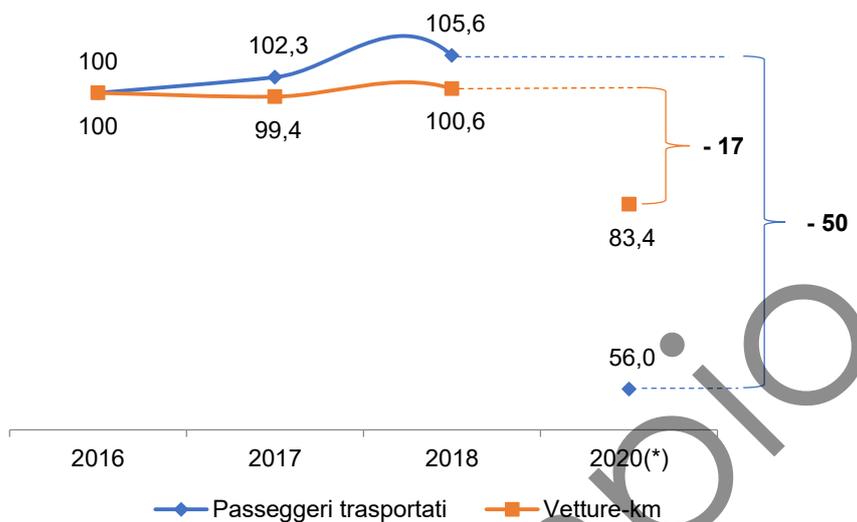
- gli andamenti della domanda e dell'offerta di TPL;
- le perdite realisticamente stimabili da ricavi da titolo da viaggio;
- le stime dell'andamento dei costi unitari.

Oltre alla rappresentazione della situazione del settore, il paragrafo, altresì, fornirà un'analisi circa gli impatti di natura economica sulle imprese di TPL.

1.2.1 Dinamiche evolutive della domanda e dell'offerta di TPL

Se fino al 2018 nel settore si era registrata una sostanziale stabilità in termini di produzione del servizio e una più sostenuta crescita della domanda di trasporto pubblico (cfr. par. 2.5), a dimostrazione di un avviato processo di razionalizzazione ed efficientamento del servizio, con la diffusione del Covid-19, nel 2020, vi è stato un crollo della domanda di trasporto pubblico e una forzata riduzione del servizio. L'analisi dei primi dati effettivi e stimati relativamente gli sviluppi dei prossimi mesi evidenziano una maggiore perdita in termini di domanda rispetto alla produzione chilometrica. Il settore, anche nel periodo di *lockdown*, ha garantito, senza interruzioni, un livello minimo di servizio, recuperando un livello produttivo medio pari al 70/80% rispetto al pre-covid con l'inizio della Fase 2. Presumibilmente il servizio, a partire dal mese di settembre, riprenderà al 100%.

Grafico 3 - Evoluzione dei passeggeri e delle vetture-km (2016-2020; numeri indici, base=2016)³

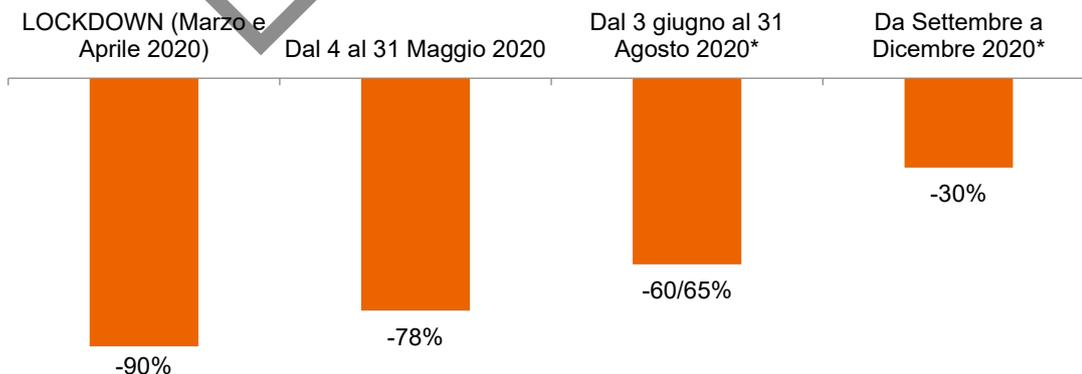


(*) Dati stimati

Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati aziendali.

L'emergenza epidemologica ha fatto invece crollare vertiginosamente i passeggeri trasportati. Nei primi mesi dell'emergenza (Marzo, Aprile 2020) si sono persi quasi 400 milioni di viaggi al mese (-90% dei passeggeri).

Grafico 4 – Perdita % media dei passeggeri rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente



(*) Dati stimati

Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati aziendali.

³ All'andamento dei dati produttivi del campione mostrato nel paragrafo 2.5 è stata applicata la variazione stimata a livello medio nazionale.

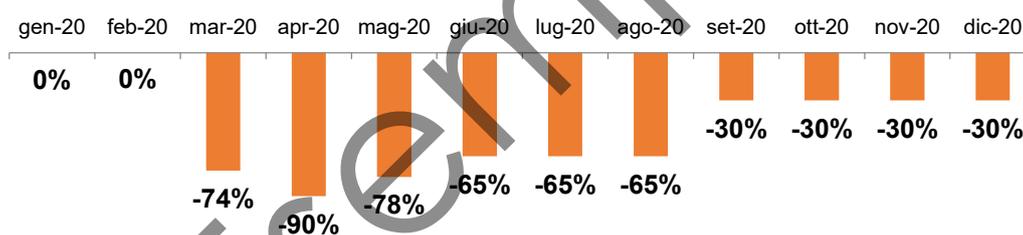
Con l'inizio della Fase 2 la domanda ha ripreso lentamente a crescere; fino al 18 Maggio la domanda è stata comunque inferiore dell'83% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, mentre dal 18 Maggio, con la riapertura di ulteriori attività economiche, i passeggeri risultavano essere circa il 25/30% di quelli registrati l'anno precedente. **E' ragionevole stimare che, nelle prossime settimane a livello medio nazionale, la domanda non supererà il 35/40% (con punte del 50%/60% nelle città metropolitane) dei livelli pre-covid, fino ad arrivare a settembre, con il riavvio delle attività didattiche, al 70%/80% rispetto allo stesso periodo pre-covid.**

1.2.2 Dinamiche evolutive dei ricavi da traffico

I ricavi da traffico sono strettamente connessi al livello delle tariffe e al livello della domanda di trasporto. L'incidenza della domanda di trasporto sui ricavi da traffico è stata ovviamente particolarmente evidente con l'arrivo della pandemia, laddove al crollo dei passeggeri vi è stato un calo proporzionale dei ricavi da traffico.

A Marzo 2020, con le prime restrizioni sulla mobilità introdotte per il contenimento del covid-19, si è registrato un crollo verticale dei ricavi da biglietti e abbonamenti (-74% rispetto all'anno precedente). La situazione è poi andata peggiorando nel mese di Aprile 2020 dove è stata stimata una perdita dei ricavi pari al 90%.

Grafico 5 – Perdita ricavi TPL (Variazione % mese 2020 su stesso mese 2018)

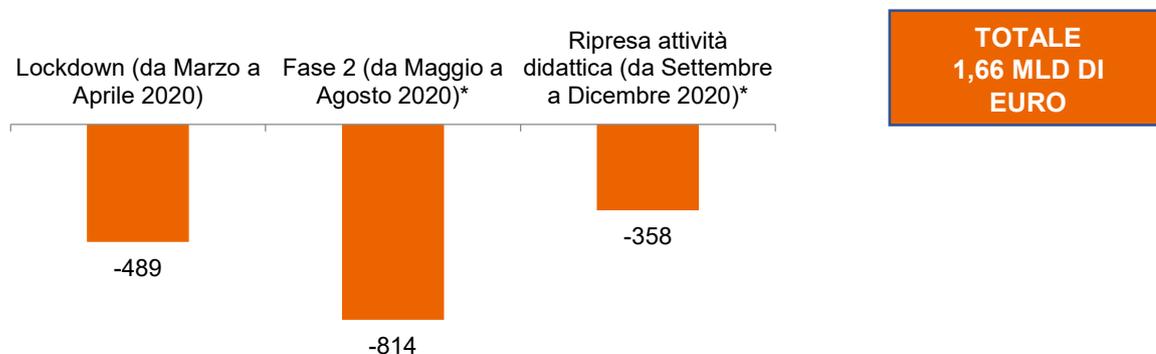


(*) Dati stimati da maggio a dicembre 2020

Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati aziendali.

Si prevede che le minori entrate per vendita titoli di viaggio per il 2020, saranno complessivamente circa **1,66 mld di euro**. Già a Maggio 2020 il danno economico di settore (ogni modalità di trasporto, incluso il ferroviario) è stato pari a **oltre 720 milioni di euro**.

Grafico 6 – Riduzione ricavi attesi TPL rispetto al 2018 (milioni di euro)



(*) Dati stimati

Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati aziendali.

E' opportuno evidenziare che le stime sui minori introiti per ricavi da traffico non tengono conto della **minore disponibilità a pagare dell'utenza in questa fase generata dalla profonda crisi economico-finanziaria che ha colpito il Paese e che incrementerà in maniera significativa i livelli dell'evasione tariffaria.**

Al fine di contrastare le ingenti perdite a seguito della riduzione dei ricavi dalla vendita dei titoli di viaggio per gli effetti derivanti dall'emergenza COVID-19, **il Governo, con l'articolo 200 del DL Rilancio ha istituito un Fondo ad hoc per compensare la riduzione dei ricavi da traffico nel periodo dal 23 febbraio al 31 dicembre 2020. Il Fondo indennizzo ha una dotazione iniziale di 500 milioni di euro.**

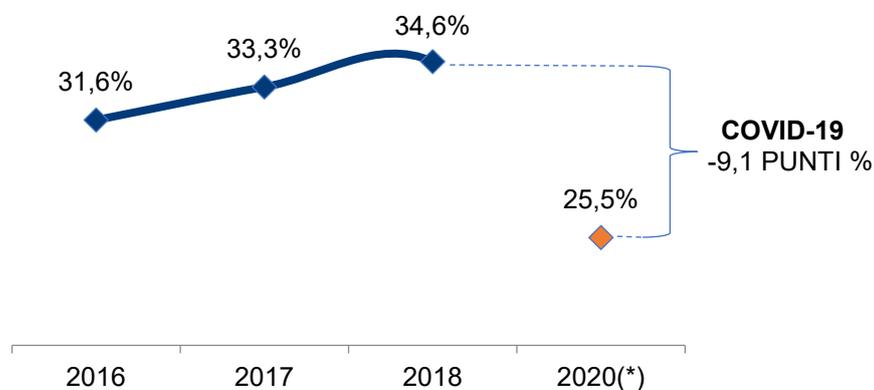
Parallelamente all'impegno di rispondere adeguatamente alle esigenze immediate di natura finanziaria è importante altresì pensare quali potranno essere le soluzioni per affrontare un nuovo concetto di mobilità in un mondo definitivamente cambiato.

In tale ottica **promuovere una differenziazione tariffaria (per cluster di clienti, per fasce orarie)** consentirebbe di distribuire gli spostamenti e, quindi, la domanda di mobilità in modo più fluido nell'arco della giornata evitando le curve, tipiche del TPL, caratterizzate da orari di punta ed orari di morbida.

Ciò consentirebbe al settore di rispondere in maniera adeguata ad una ripresa della domanda di mobilità pubblica scongiurando il pericolo che l'utenza non soddisfatta si riversi sul trasporto individuale con il rischio dell'esplosione del traffico privato con impatti negativi sulla congestione delle città, sui livelli di inquinamento, sull'economia dei territori.

Al fine di evidenziare gli impatti del Covid-19 sui ricavi da traffico, è stato analizzato l'andamento dell'indicatore ricavi da traffico su costi operativi. Il progressivo miglioramento dell'indicatore registrato fino al 2018 subirà, per via dell'emergenza epidemiologica, verosimilmente una consistente diminuzione. Nonostante il parziale ristoro della perdita dei ricavi da traffico, si stima che la copertura dei costi attraverso i ricavi scenderà ad un valore del 25,5%, perdendo l'efficiamento raggiunto nel 2018.

Grafico 7 - Evoluzione del rapporto ricavi da traffico su costi operativi⁴



(*) Dati stimati

Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati aziendali.

Parallelamente al crollo dei passeggeri e quindi dei ricavi non vi è stata una corrispondente riduzione dei costi. Se le imprese di TPL hanno beneficiato, soprattutto durante il periodo del lockdown, dei minori costi di esercizio legati alle riduzioni del servizio, con la progressiva ripresa delle attività economiche, i benefici derivanti dai costi cessanti sono gradualmente diminuiti a seguito della ripresa del servizio, in molti casi, ai livelli pre-covid. Pertanto, la consistente diminuzione attuale e prospettica dei ricavi da traffico non accompagnata da una corrispondente decrescita dei costi comporterà un mancato equilibrio economico per le aziende del settore.

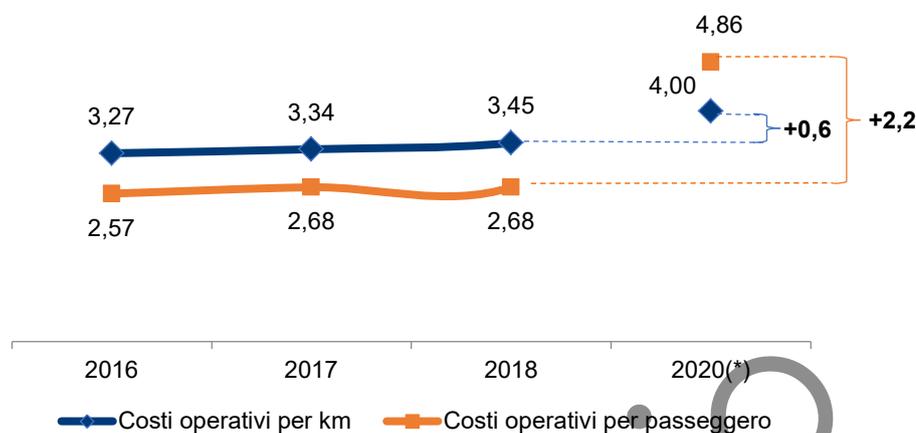
1.2.3 Dinamiche evolutive dei costi operativi per km e per passeggero

L'impatto che il Covid-19 ha avuto sul settore è ancora più evidente osservando l'andamento dei costi operativi per km e per passeggero.

La forte diminuzione dei fattori produttivi, anche se con intensità diversa, avrà un significativo impatto sui costi unitari. I costi unitari che nel triennio 2016-2018 avevano mostrato una certa stabilità sia in termini di percorrenze che in termini di passeggeri, aumenteranno in maniera rilevante.

⁴ Andamento del rapporto ricavi da traffico su costi operativi di un campione di 49 aziende che rappresentano il 70% dei passeggeri trasportati del settore. Per il 2020 il dato è stato stimato sulla base delle variazioni delle due grandezze rispetto al 2018, tenuto conto degli extra costi e dei costi cessanti per la stima dei costi operativi e della perdita dei ricavi al netto del Fondo indennizzo.

Grafico 8 - Evoluzione dei costi operativi per km e per passeggero (valori mediani)⁵



(*) Dati stimati

Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati aziendali.

1.2.4 L'equilibrio economico delle aziende

L'emergenza epidemiologica sta mettendo a dura prova la salute delle aziende del settore. La forte crisi di liquidità e gli impatti di natura economica del virus rischiano di mettere in serie difficoltà anche aziende che in periodo pre-covid si caratterizzavano per performance economico – finanziarie soddisfacenti.

Nonostante le imprese di TPL abbiano, soprattutto durante il periodo del lockdown, beneficiato dei minori costi di esercizio legati alle riduzioni del servizio, le stesse, al fine di contrastare la diffusione del virus, hanno affrontato e stanno affrontando numerose spese extra dovute alle disposizioni introdotte per arginare la diffusione del virus. **Si stima che tali extracosti costituiscano per il settore una spesa complessiva di oltre 100 milioni fino a fine anno 2020.**

Altresì, con la ripresa delle attività e con le misure di distanziamento, vi è stata **una progressiva diminuzione dei benefici dei costi cessanti**, comunque quantificabili, per il 2020, in circa **180 mln di euro** grazie al ricorso alla cassa integrazione e a **185 mln di euro**⁶ per via della riduzione delle percorrenze km e conseguentemente delle **materie prime** (carburante per la trazione, energia elettrica, ricambistica ecc.).

La crisi è acuita, come evidenziato nel paragrafo 1.2.2, **dai mancati introiti per la vendita dei titoli di viaggio quantificabili, per il 2020, in circa 1,66 mld di euro. In aggiunta il**

⁵ All'andamento dei costi operativi e dei dati produttivi del campione, paragrafo 2.5, è stata applicata la variazione stimata a livello medio nazionale.

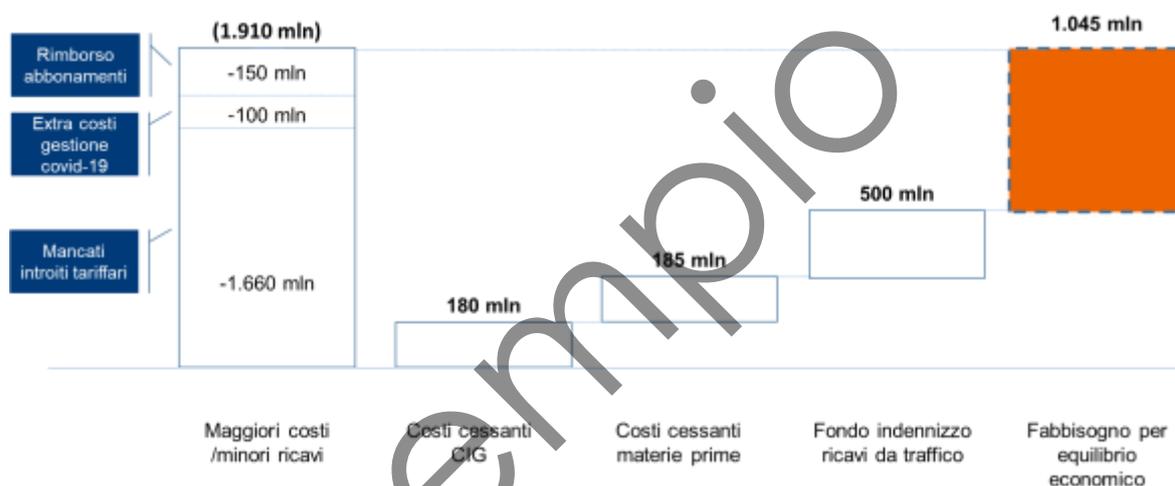
⁶ Da elaborazioni interne è possibile stimare che la voce relativa ai costi per materie prime rappresenti mediamente il 10% del valore della produzione. Considerando un fatturato di settore pari a 12 mld, si è operato una riduzione proporzionale della voce dei costi in relazione alla riduzione dei livelli di servizio riscontrati per gli operatori di trasporto pubblico.

ristoro degli abbonamenti, previsto dall'articolo 215 del DL Rilancio, **determina un mancato ricavo aggiuntivo stimabile in 150 milioni di euro.**

Attraverso la stima da un lato dei maggiori costi e dei minori ricavi e dall'altro delle fonti di copertura garantite dal Fondo ricavi, dai costi cessanti e dal sostegno attraverso le risorse del Fondo di solidarietà degli autoferrotranvieri, è possibile evidenziare che **l'attuale Fondo indennizzo ricavi da traffico, con una dotazione iniziale di 500 milioni, non sarà sufficiente a garantire l'equilibrio economico delle aziende.**

Nello specifico, **il fabbisogno totale di settore, al fine di garantire l'equilibrio economico-finanziario dei contratti di servizio, così come previsto dal regolamento 1370/07, è stimabile attualmente in circa 1,04 miliardi di Euro.**

Grafico 9 – Fabbisogno per l'equilibrio economico (Anno 2020)



Fonte: elaborazioni ASSTRA

Infine, occorre considerare, ai fini dell'equilibrio generale di settore alcune misure di carattere orizzontale di cui le imprese del settore potranno godere; la più rilevante è senz'altro riconducibile ai benefici derivanti dall'annullamento, per le imprese con ricavi inferiori a 250 milioni di Euro, del versamento del saldo IRAP 2019 ed acconto 2020, la cui dimensione economica è ad oggi difficile da caratterizzare.

Oltre alle ingenti ripercussioni economiche, le aziende del settore stanno affrontando una forte crisi di liquidità, aggravata dai notevoli ritardi con cui vengono erogate le risorse pubbliche sia in conto esercizio che in conto capitale.

2 LA PERFORMANCE ECONOMICO-FINANZIARIA DELLE AZIENDE TRA IL 2016 E IL 2018

A cura di Laura Campanini⁷

L'indagine proposta si basa sui bilanci del 2016, 2017 e 2018 di 120 società che si occupano di Trasporto Pubblico Locale. Il campione utilizzato si propone di essere il più rappresentativo possibile di un comparto che presenta molteplici sfaccettature. E' stato utilizzato un campione chiuso, cioè composto da imprese incluse nella banca dati di bilanci aziendali della Direzione Studi e Ricerche di Intesa Sanpaolo in tutto il triennio. Non sono state prese in esame le aziende che, nel periodo 2016-18, erano in stato di liquidazione o sono fallite o sono nate.

Nell'aggregato le società esaminate hanno realizzato nel 2018 un valore della produzione pari a circa 8,1 miliardi di euro. Nel valore della produzione sono inclusi sia i ricavi netti (7,5 miliardi), sia quelli che scaturiscono da contratti con gli Enti territoriali e altre forme di sussidi pubblici. Fra i proventi sono inclusi sia ricavi derivanti da servizi tipici di Trasporto Pubblico Locale sia da attività diverse come manutenzione, sosta, servizio scuolabus. Gli occupati complessivi sono pari a 76.000 unità.

Rispetto all'universo del settore (cfr. Tab. 1) le imprese del campione rappresentano il 68% del giro d'affari complessivo e il 61% degli addetti. I servizi offerti dalle imprese del campione costituiscono il 79% dei Km percorsi ed hanno trasportato l'80% dei passeggeri.

Tabella 3 - Il campione oggetto di analisi rispetto al settore

	SETTORE	CAMPIONE	INCIDENZA CAMPIONE
NUMERO AZIENDE	930	120	13%
NUMERO ADDETTI	124.300	75.800	61%
PASSEGGERI TRASPORTATI	circa 5,4 miliardi	4,3 miliardi	80%
NUMERO MEZZI	oltre 49.000	31.512	64%
CHILOMETRI PERCORSI	circa 1,9 miliardi di vetture-km	1,51 miliardi di vetture-km	79%
GIRO DI AFFARI (FATTURATO)	circa 12 miliardi di €	8,1 miliardi di €	68%

Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati Asstra e bilanci aziendali

I bilanci danno una visione completa dello stato di salute delle imprese e consentono di focalizzare l'attenzione sia sugli aspetti economici sia su quelli finanziari e patrimoniali, offrendo una visione d'insieme sulla performance economico-finanziaria. Nella prima parte del capitolo si considerano i risultati del campione nel suo complesso con un focus sulla dinamica economico-finanziaria e un approfondimento sulla capacità di realizzare investimenti. Successivamente si conduce un'analisi per cluster omogenei: dimensione di impresa, localizzazione territoriale, tipologia di servizio offerto (urbano e/o extraurbano) e tipologia di modalità di trasporto utilizzata (gomma e/o ferro).

⁷ Database management Angelo Palumbo, Direzione Studi e Ricerche Intesa Sanpaolo.

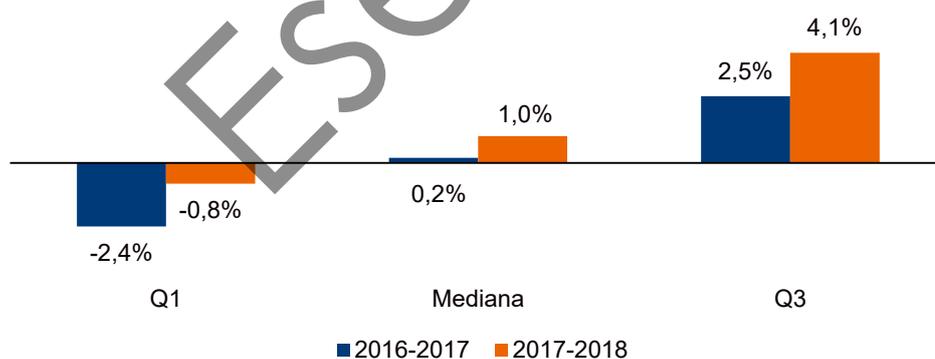
Dai soli dati di bilancio non è possibile inferire alcuna valutazione sugli aspetti industriali della gestione: per tale ragione, nella seconda parte del capitolo si sviluppano un approfondimento e un incrocio con i dati a livello di singola impresa sulle caratteristiche dell'offerta. I dati di natura industriale sono di fonte Asstra. Le elaborazioni che andiamo ad esporre sono state estratte dai bilanci di esercizio delle aziende. Si è deciso di presentare tutte le variabili considerate con i risultati ottenuti al 25°, al 50° e al 75° percentile, in quanto la presentazione soltanto delle medie potrebbe celare informazioni rilevanti⁸. I dati di bilancio vengono anche incrociati con informazioni puntuali a livello di singola azienda sulle certificazioni ambientali ottenute dalle imprese. Tali certificazioni pur non esaurendo il complesso legame con la qualità e la sostenibilità, risultano utili per qualificare le scelte strategiche delle imprese del campione e consentono di verificare le diverse performance economico-finanziarie delle imprese aggregate in cluster specifici.

2.1 La performance del settore: crescita, costi e redditività

Il valore della produzione, in termini nominali, mostra tra il 2016 e il 2018 una situazione di relativa staticità: nel 2017 a livello mediano la produzione evidenzia un modesto +0,2% rispetto all'anno precedente, nel 2018 un +1%.

Le imprese meglio performanti (75° percentile) mostrano invece dinamiche più sostenute in particolare nel 2018 quando il valore della produzione registra un +4,1%. A registrare le migliori dinamiche sono le imprese localizzate al Centro-Nord e di medie grandi dimensioni.

Grafico 10 - Variazioni percentuali del valore della produzione, principali statistiche



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

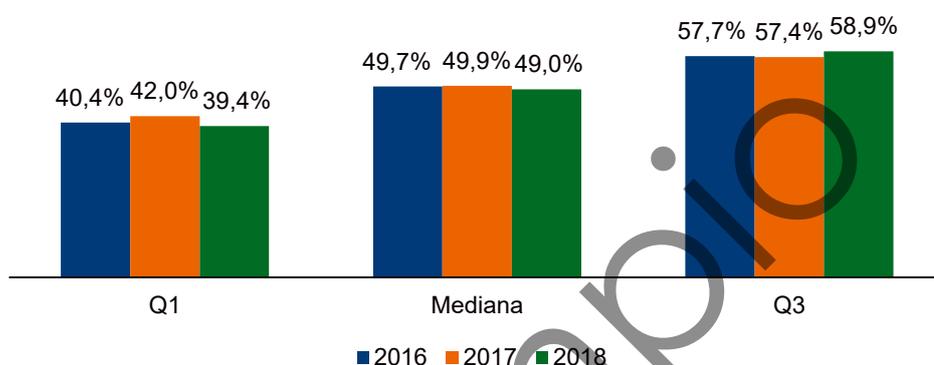
Nel triennio l'incidenza del costo del lavoro sul valore della produzione si riduce per la maggior parte delle imprese: a livello mediano il valore scende al 49% rispetto al 49,7% del 2016. Al 25° percentile il valore scende di 1 punto percentuale da 40,4% a

⁸ Il dato al 50° percentile, o mediana, indica il valore assunto dalla variabile analizzata per l'impresa che si trova al centro della distribuzione ordinata in base alla stessa variabile. I dati al 25° e al 75° percentile si riferiscono invece all'impresa che si trova nella posizione corrispondente della distribuzione dei valori ordinati.

39,4%. Al 75° percentile si evidenzia un ulteriore aumento dell'incidenza di tale voce di costo. Tuttavia, tenendo conto della inevitabile rigidità della spesa per il personale, tale dinamica potrebbe essere dovuta non tanto a una accelerazione del costo del lavoro quanto a una flessione del valore della produzione.

La variabilità dell'incidenza del costo del lavoro fra imprese è significativa e il gap si amplia nel triennio: nel 2018 per il 25% delle aziende il costo è inferiore al 39,4% del valore della produzione mentre per un altro quarto delle imprese del campione è superiore al 58,9%.

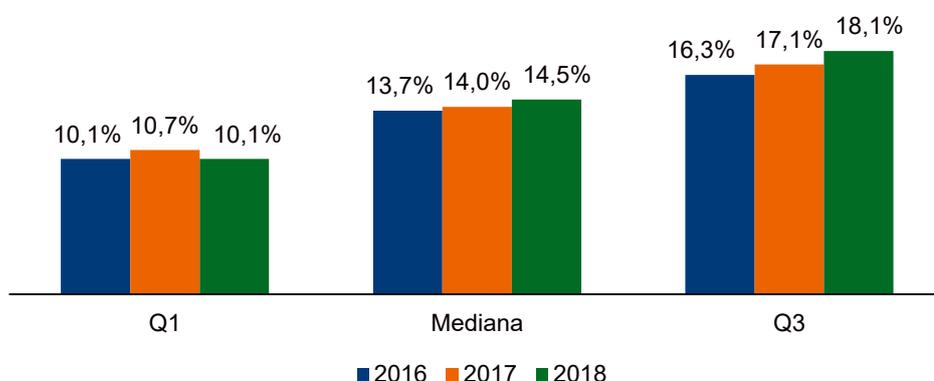
Grafico 11 - Costo del lavoro su valore della produzione



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

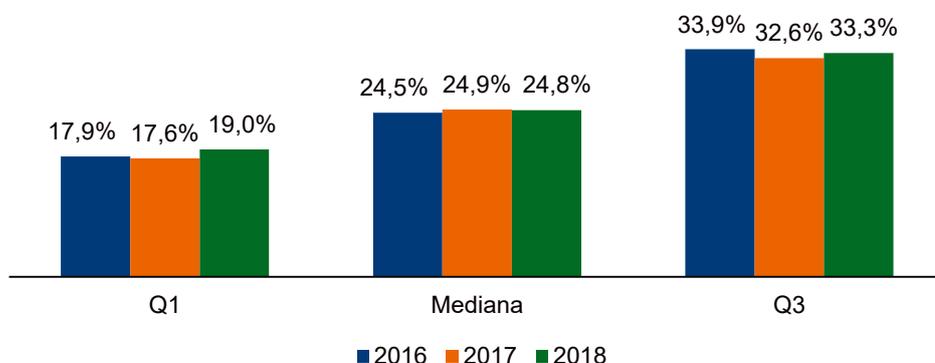
Gli acquisti netti incidono per il 14,5% del valore della produzione in termini mediani e l'incidenza risulta in aumento sia a livello mediano che di 75° percentile. Tale dinamica è spiegabile dal rincaro dei carburanti nel triennio esaminato. Al 25° percentile (imprese che mostrano la minore incidenza del costo per acquisti netti) si evidenzia una sostanziale stabilità di tale voce di costo. Parallelamente si riscontra una relativa stabilità dell'incidenza dei costi per servizi, che nel 2018 rappresentano a livello mediano il 24,8% del valore della produzione.

Grafico 12 - Acquisti netti su valore della produzione



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

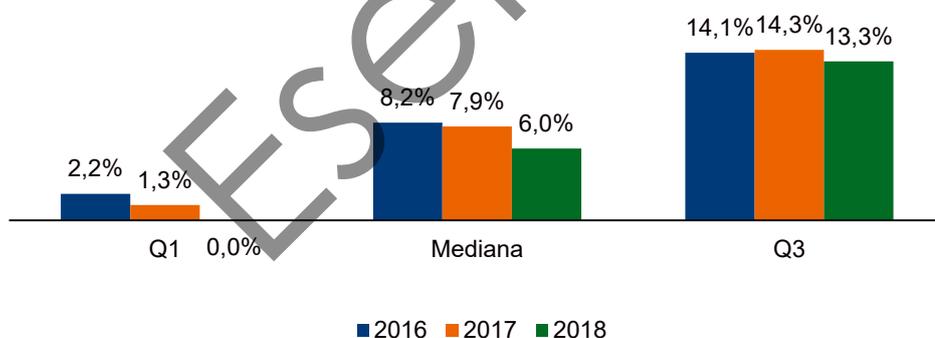
Grafico 13 - Costi per servizi su valore della produzione



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

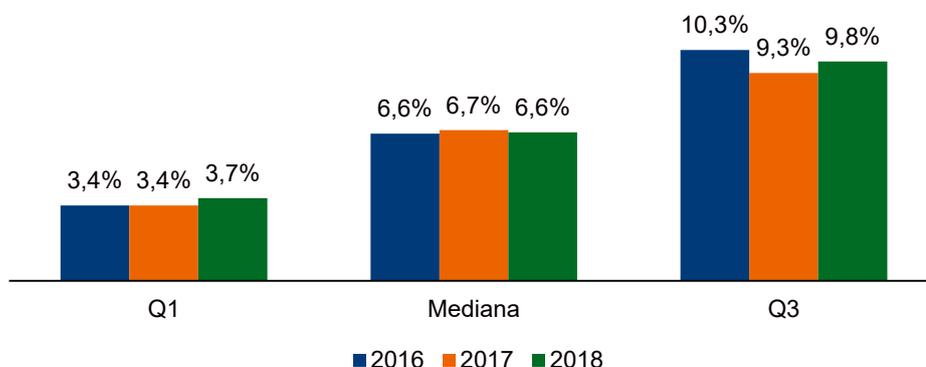
L'aumentata incidenza dei costi per acquisti ha un impatto su margini e risultati delle aziende. Il margine operativo lordo risulta infatti in flessione nel triennio esaminato: **a livello mediano il MOL si attesta al 6% del valore della produzione nel 2018**, mentre per le imprese migliori raggiunge il 13,3%. Le imprese che nel 2016 mostrano un MOL negativo sono 19 su 120, tale valore sale a 23 nel 2017 e a 30 aziende nel 2018.

Grafico 14 - Margine operativo lordo su valore della produzione



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Grafico 15 - Ammortamenti su valore della produzione, principali statistiche



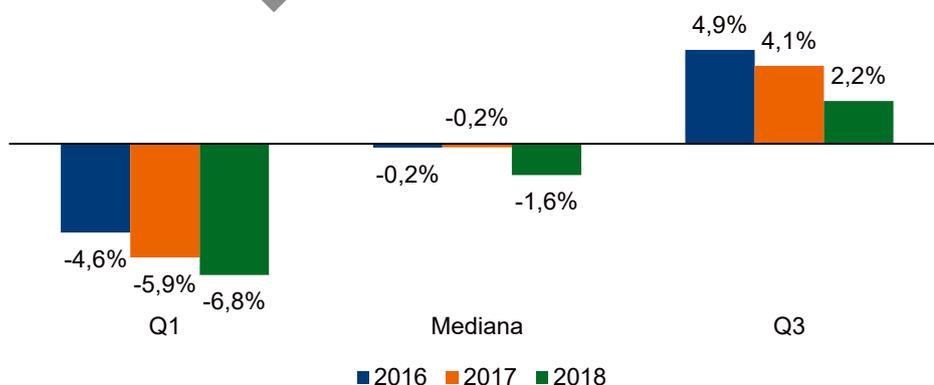
Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Nel 2018 il valore mediano degli ammortamenti è pari al 6,6% del valore della produzione. Dall'istogramma è possibile notare una sostanziale stabilità degli ammortamenti nel triennio di riferimento. L'analisi per quartili evidenzia livelli di ammortamento significativi per il 25% delle imprese (3° quartile), tuttavia sono proprio le aziende al 75° percentile, ovvero quelle che investono di più, a registrare una flessione dell'incidenza degli ammortamenti sul valore della produzione.

La flessione degli ammortamenti registrata nel periodo della crisi non appare quindi in alcun modo recuperata. Gli ammortamenti rimangono stabili su livelli inferiori ad ogni livello della distribuzione. Il valore mediano nel 2009 era pari al 9%.

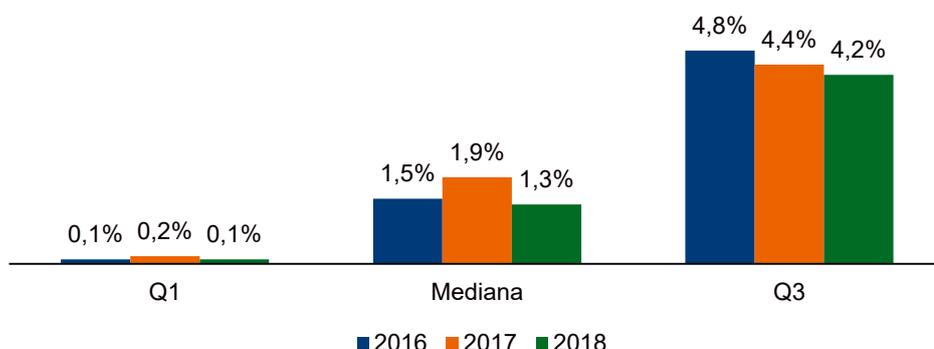
Il margine operativo netto risulta in flessione trasversalmente su tutto il campione: a livello mediano nel 2018 il MON si attesta a -1,6% ad indicare che più della metà delle imprese del campione analizzato registra un margine negativo. Le imprese con MON negativo nel 2018 sono 72, nel 2016 erano 61.

Grafico 16 - Margine operativo netto su valore della produzione



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Grafico 17 - Risultato netto rettificato sul valore della produzione

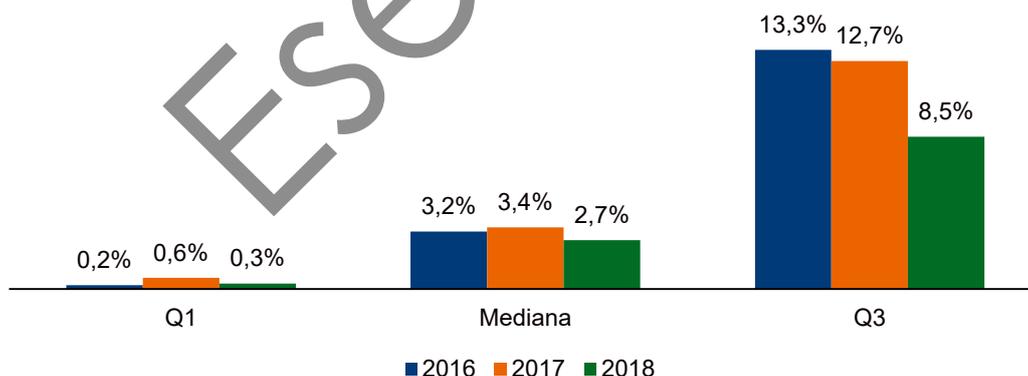


Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

La flessione registrata dal risultato netto risulta limitata rispetto alla flessione dei margini. Infatti, le imprese con un risultato netto negativo si riducono da 16 a 13 tra il 2016 e il 2018.

La redditività aziendale sul patrimonio netto è risultata stabile a livello mediano e di 25° percentile. Le imprese con il ROE più elevato registrano invece una significativa contrazione della propria redditività: al 75° percentile il ROE si attestava a 13,3% nel 2016 e crolla a 8,5% nel 2018. In ogni caso, nel triennio **oltre il 75% delle imprese registra una redditività positiva**, superando i risultati negativi che avevano caratterizzato anni passati.

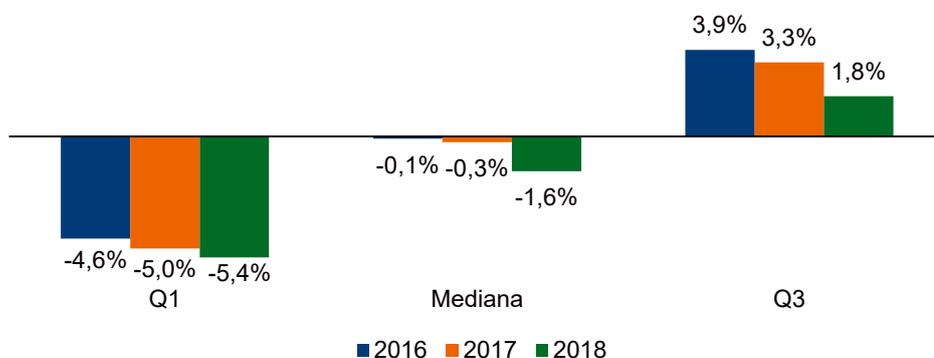
Grafico 18 - Indice ROE



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

L'analisi dell'indice ROI, che indica la redditività degli investimenti effettuati dall'azienda, evidenzia alcune criticità: **la redditività degli investimenti risulta negativa per la metà delle imprese del campione e in flessione nel triennio trasversalmente su tutto il campione.**

Grafico 19 - Indice ROI



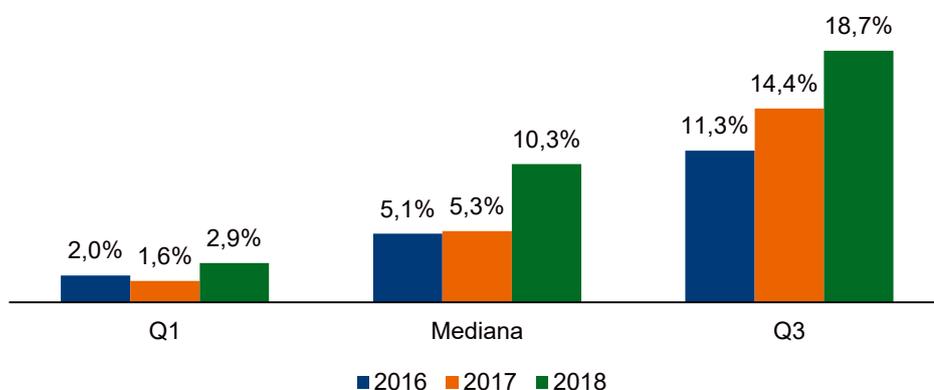
Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

2.2 Investimenti, indebitamento e leva finanziaria

Nel 2018 si realizza l'auspicata e tanto attesa ripresa dei flussi d'investimento. Come noto una rilevante criticità del settore è, infatti, legata ad investimenti non adeguati alle necessità di rinnovo del materiale rotabile e delle reti. Fino al 2017, come evidenziato puntualmente nei precedenti Rapporti, l'andamento e l'entità dei flussi di investimento risultavano relativamente stabili, nonostante la disponibilità di risorse stanziare. Il ritardo nell'utilizzo dei fondi, e quindi nella riattivazione degli investimenti, può essere attribuito alla procedura di acquisto degli autobus introdotta. Tale procedura si è dimostrata di non immediato utilizzo e ciò ha comportato ritardi nell'approvvigionamento di nuovi autobus. Solo dai dati di bilancio del 2018 si evidenzia quindi l'auspicata accelerazione.

A livello mediano la spesa per investimenti materiali passa dal 5,3% del valore della produzione al 10,3% tra il 2017 e il 2018. La crescita degli investimenti risulta trasversale su tutto il campione.

Grafico 20 - Investimenti materiali in percentuale del valore della produzione

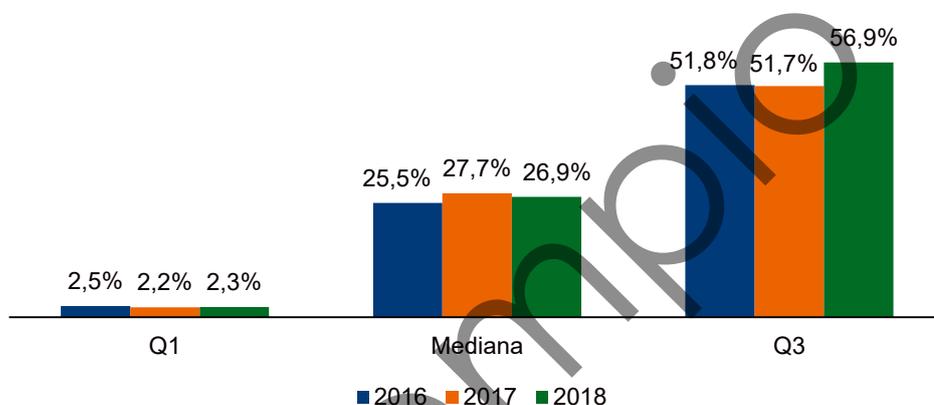


Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

La leva finanziaria⁹ per le aziende di Trasporto Pubblico Locale continua a rimanere contenuta. Nel 2018 il valore del 25° percentile risulta essere molto basso, suggerendo che il 25% delle imprese presenta livelli di indebitamento veramente modesti. Al 75° percentile (imprese con i livelli di leva più elevati) si evidenzia un aumento dell'esposizione: la mediana passa dal 25,5% nel 2016 al 26,9% nel 2018, mentre il terzo quartile è passato dal 51,8% del 2016 al 56,9% del 2018. La scelta di mantenere una leva finanziaria contenuta può essere attribuita alla scarsa redditività del comparto che potrebbe implicare difficoltà nel sostenerne.

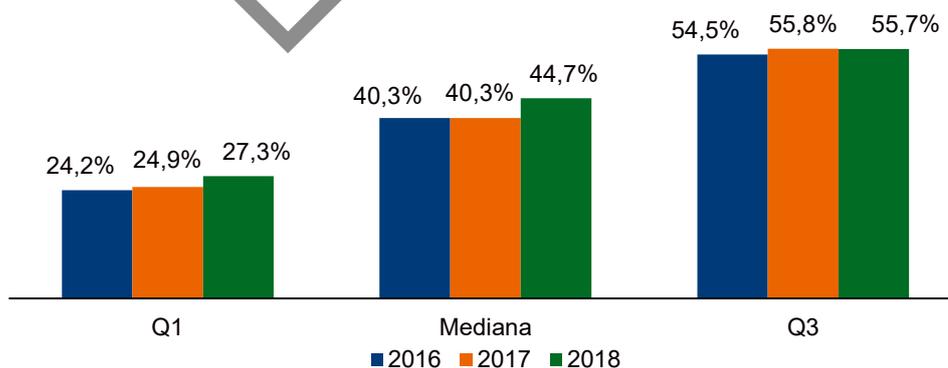
La buona dinamicità degli investimenti si rispecchia nell'accelerazione delle immobilizzazioni materiali.

Grafico 21 - Leva finanziaria



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Grafico 22 - Immobilizzazioni materiali sul totale delle attività,



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

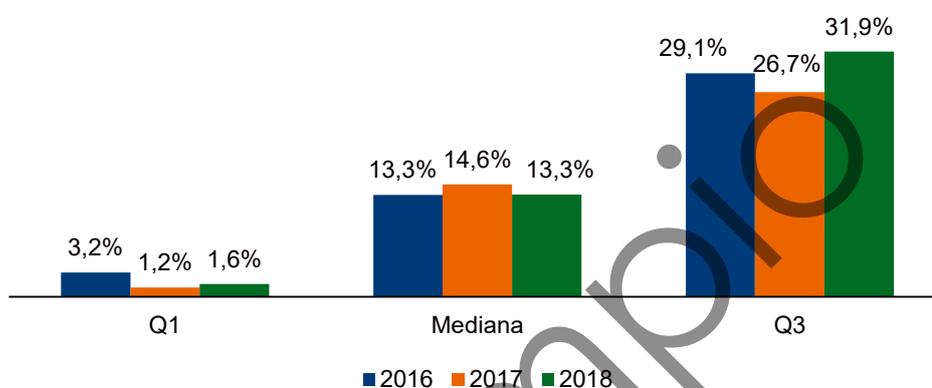
Con riferimento all'indebitamento, le 120 imprese del nostro campione nel 2018 hanno un indebitamento finanziario di circa 2,5 miliardi di euro. **Il debito complessivo risulta fortemente concentrato in un numero ristretto di aziende: le sei imprese con un**

⁹ In questo contesto considereremo la leva finanziaria=debiti finanziari/debiti finanziari+patrimonio netto.

debito superiore ai 100 milioni detengono il 62% dei 2,5 miliardi di debito finanziario e solo il 35% del valore della produzione.

Per valutare la sostenibilità del debito è significativo utilizzare il rapporto fra debiti finanziari e valore della produzione. Nel 2018 il livello mediano di indebitamento per le imprese è pari al 13,3% del valore della produzione. Al 75° percentile il livello di indebitamento è pari al 31,9% del valore della produzione, comunque contenuto. Questi dati confermano che le situazioni critiche sono limitate a un numero molto ristretto di imprese.

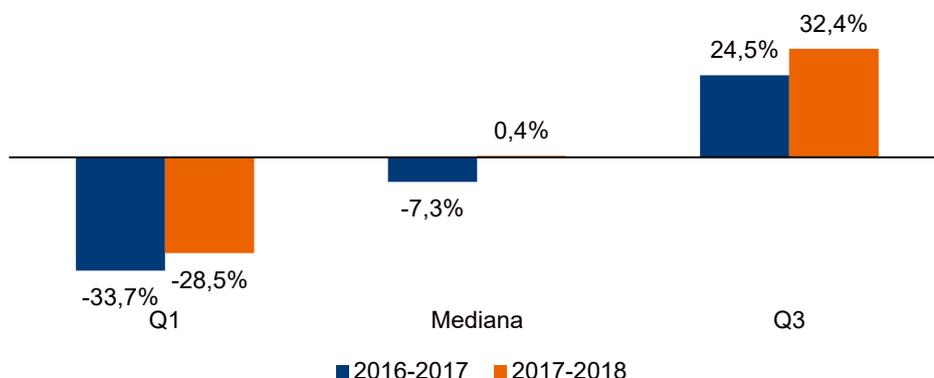
Grafico 23 - I debiti finanziari rispetto al valore della produzione



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

La dinamica del debito è stabile: nel triennio si assiste a una modesta crescita, le 120 aziende mostrano un debito complessivo pari a 2,44 miliardi del 2016 che sale a 2,5 miliardi nel 2018 (2,4% rispetto al 2016). La dinamica non è però generalizzata. I dati di bilancio aziendali evidenziano che un gruppo consistente di imprese (più della metà) riduce il proprio debito anche in maniera considerevole, ma d'altra parte per più di un quarto delle aziende l'indebitamento cresce.

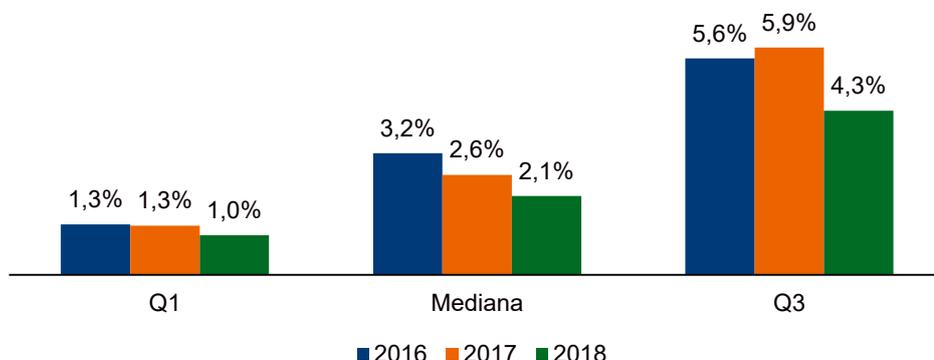
Grafico 24 - Principali statistiche sulle variazioni del debito finanziario, valori %



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Il costo del debito risulta in flessione nel triennio trasversalmente in tutto il campione. A livello mediano nel 2018 il costo del debito è pari al 2,1% del debito finanziario complessivo. In flessione di 1 punto percentuale rispetto al 2016.

Grafico 25 - Principali statistiche sulle variazioni del debito finanziario, valori %



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

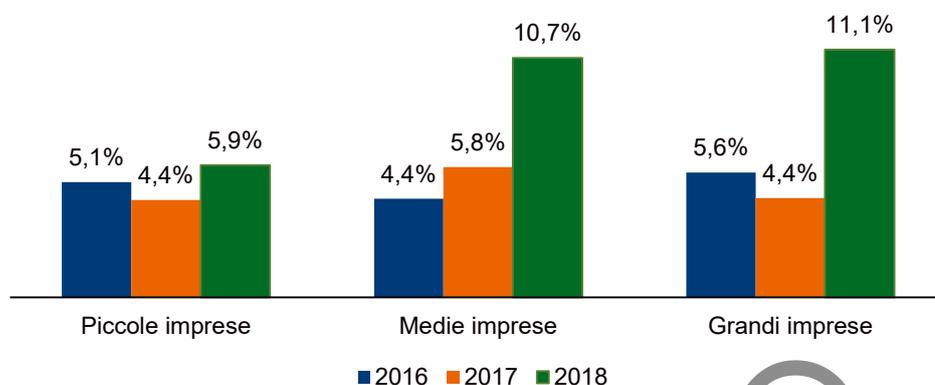
2.3 Investimenti, indebitamento e leva finanziaria: l'analisi per cluster omogenei

La variabile dimensionale sembra influire sull'efficienza e sulla capacità di fare investimenti delle aziende di Trasporto Pubblico Locale. **I dati ripartiti per dimensione d'impresa indicano una più sensibile ripresa degli investimenti per le aziende di medie e grandi dimensioni.** Gli investimenti sul valore della produzione risultano, infatti, elevati e in accelerazione per le imprese medie e grandi: nel 2018 le imprese medio-grandi hanno investito circa l'11% del proprio valore della produzione rispetto al 6% realizzato dalle imprese più piccole. I dati sui flussi confermano la maggiore attenzione delle imprese medio-grandi a investire nei mezzi e nelle infrastrutture sia con nuovi acquisti che con manutenzione straordinaria.

La maggiore attenzione agli investimenti delle imprese più grandi si rispecchia nel valore delle immobilizzazioni, che nel triennio cresce di oltre 6 punti di produzione.

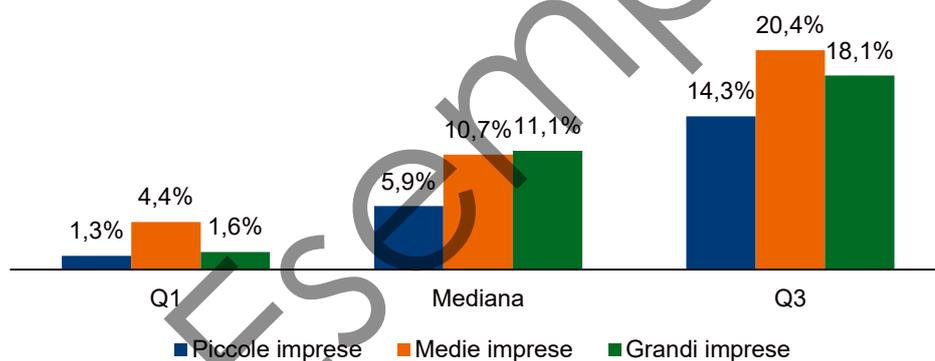
La maggiore capacità di realizzare investimenti delle grandi imprese passa anche per una leva finanziaria più elevata e in crescita, che comunque rimane su livelli non allarmanti. Peraltro, le grandi imprese nel triennio riducono l'incidenza del debito sul valore della produzione di 2,2 punti (da 18,1% a 15,9% a livello mediano).

Grafico 26 - Investimenti materiali in percentuale del valore della produzione per dimensione, valori medi



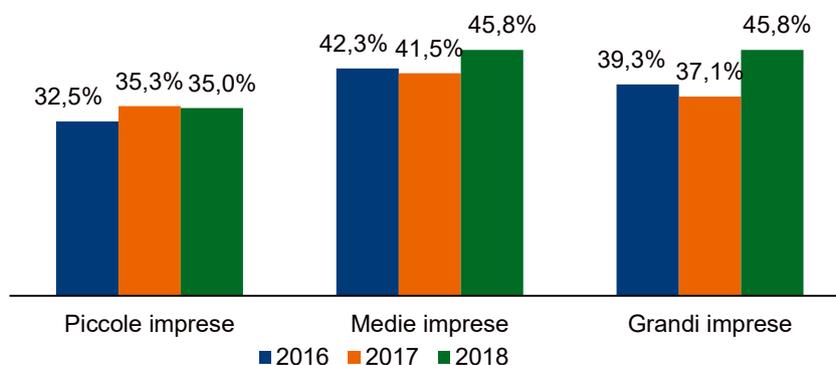
Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Grafico 27 - Investimenti materiali in percentuale del valore della produzione per dimensione, 2018



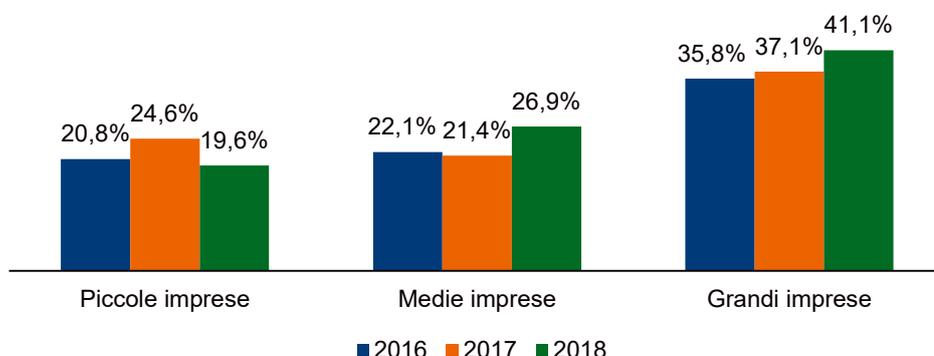
Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Grafico 28 - Immobilizzazioni materiali sul totale delle attività per dimensione, valori medi



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Grafico 29 - Leva finanziaria per dimensione, valori mediани



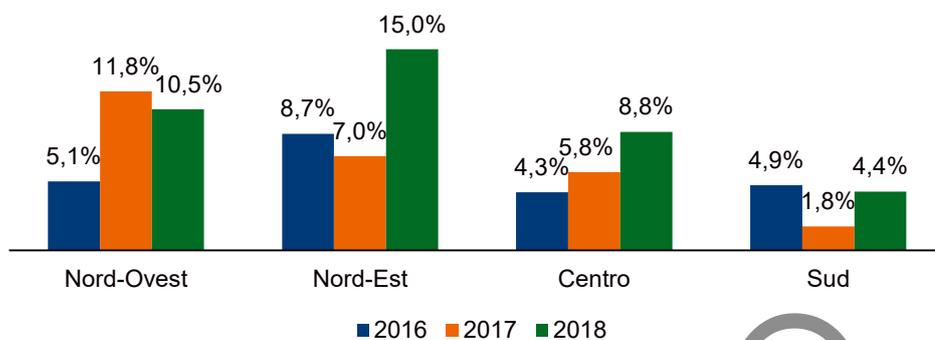
Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

A livello territoriale, **emerge che i maggiori investimenti nel triennio vengono realizzati dalle imprese del Nord, seguono le imprese del Centro e quindi quelle del Sud.** Particolarmente allarmanti sono il livello e la dinamica degli investimenti delle imprese del Sud: nel 2018 a livello mediano investono solo il 4,4% del proprio fatturato rispetto a incidenze superiori all'8% nel resto del Paese. Inoltre, la positiva accelerazione dell'ultimo anno, che si evidenzia nei bilanci delle aziende del Centro-Nord, non trova riscontro nelle imprese del Mezzogiorno che si attestano nel 2018 su un valore molto simile a quanto registrato nel 2016. Nello stesso arco temporale le imprese del Centro-Nord duplicano a livello mediano l'incidenza degli investimenti.

Il valore del debito sul fatturato risulta essere molto modesto nelle aziende che operano nel Nord-Est, mentre le più indebitate risultano essere le imprese del Centro a livello mediano.

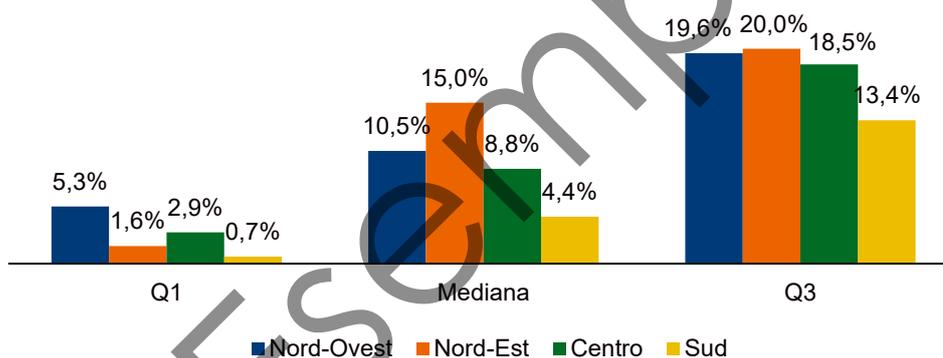
Dall'analisi emerge e si conferma, quindi, la debolezza del sistema di offerta meridionale sul fronte degli investimenti. A parte qualche eccezione, le imprese localizzate nelle Regioni del Sud mostrano performance peggiori rispetto a quanto realizzato da imprese localizzate in altre aree del Paese. Le statistiche e i dati di bilancio mostrano il significativo divario territoriale che caratterizza le realtà industriali del Sud, più piccole e meno dinamiche, rispetto alle imprese che operano nelle altre aree del Paese. Di questi risultati è opportuno tener conto nella definizione di una corretta politica industriale.

Grafico 30 - Investimenti materiali sul valore della produzione per area geografica, valori medi



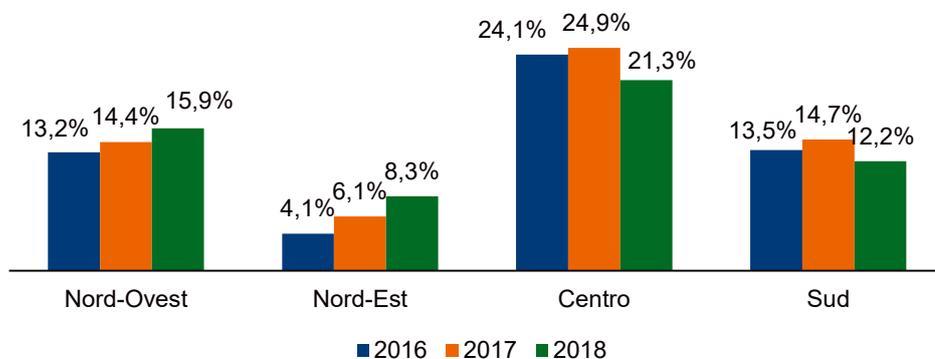
Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Grafico 31 - Investimenti materiali sul valore della produzione per area geografica (2018)



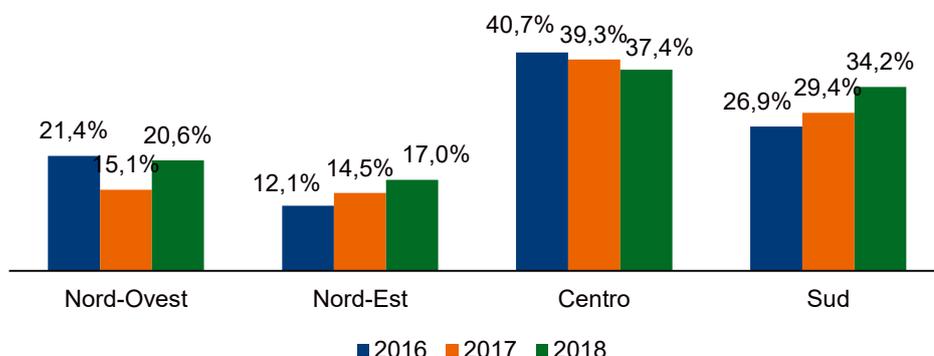
Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Grafico 32 - Debiti finanziari sul valore della produzione per area geografica, valori medi



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Grafico 33 - Leva finanziaria per area geografica, valori medi



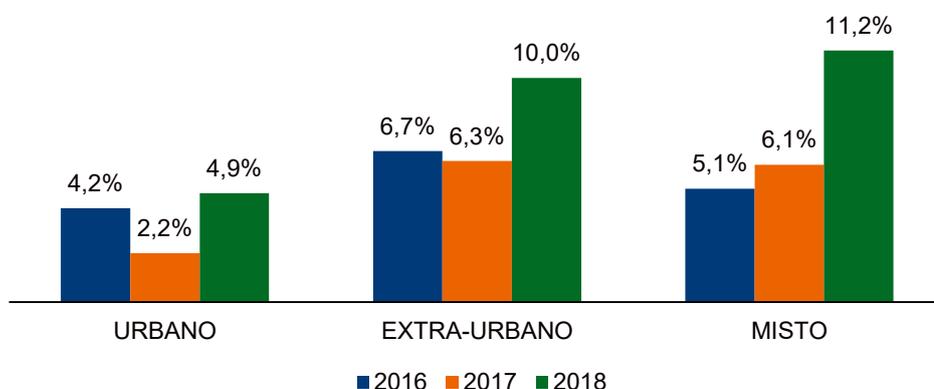
Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Con riferimento alla tipologia di servizio, nel triennio si evidenzia la sensibile accelerazione della spesa per investimenti delle imprese extraurbane e miste: le prime passano da un'incidenza della spesa per investimenti del 6,7% a livello mediano nel 2016 al 10% nel 2018; le seconde dal 5,1% all'11,2%. Più stabile risulta la dinamica per le imprese che erogano solo servizio urbano: tali imprese registrano, infatti, una flessione del flusso di investimenti nel 2017 che viene poi recuperato nel 2018 quando però i flussi si attestano su valori molto simili a quelli del 2016 (4,2% e 4,9% rispettivamente).

L'accelerazione degli investimenti delle imprese extraurbane e miste viene realizzata senza variazioni significative della leva finanziaria. Tali aziende hanno quindi utilizzato mezzi propri per finanziare gli investimenti.

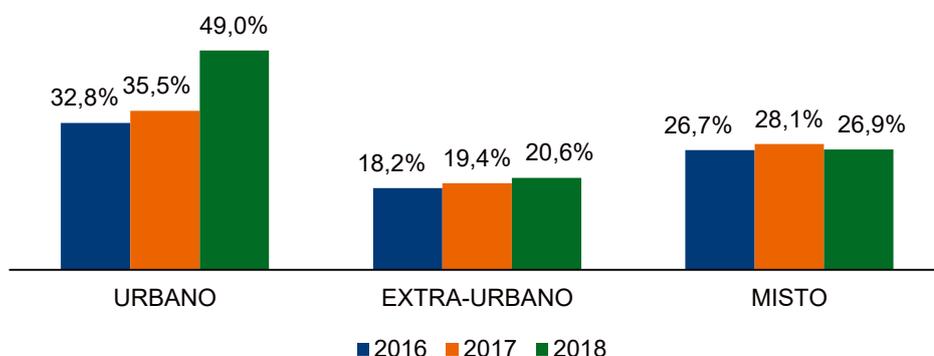
La positiva dinamica degli investimenti delle aziende extraurbane e miste si rispecchia nell'aumento delle immobilizzazioni (+2 punti e +6 percentuali tra il 2016 e il 2018 rispettivamente). In ogni caso, le aziende che svolgono servizio urbano e misto continuano a presentare una quota di immobilizzazioni sul totale delle attività più alta rispetto alle aziende che svolgono servizio extra-urbano.

Grafico 34 – Investimenti materiali su valore della produzione per servizio, valori medi



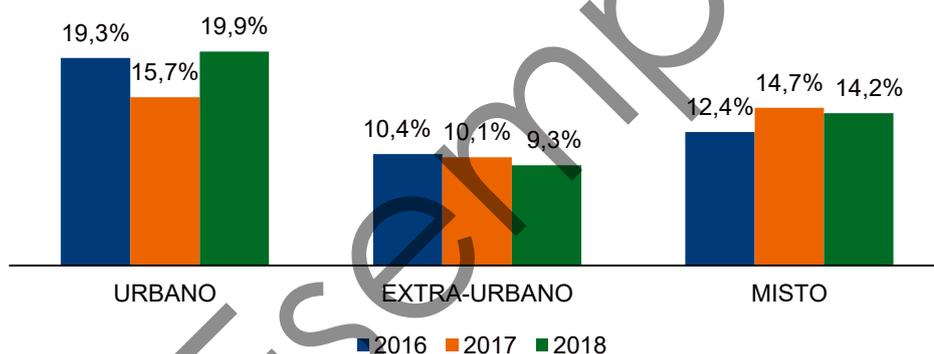
Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Grafico 35 - Leva finanziaria per servizio, valori medi



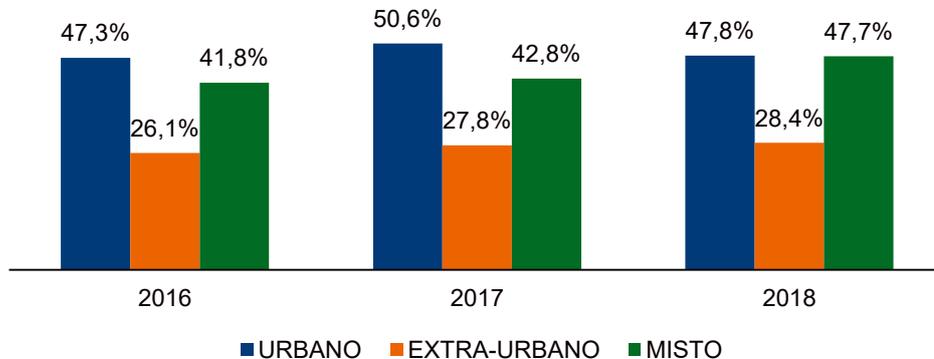
Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Grafico 36 - Debiti finanziari su valore della produzione per servizio, valori medi



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Grafico 37 - Immobilizzazioni materiali sul totale delle attività per servizio, valori medi



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

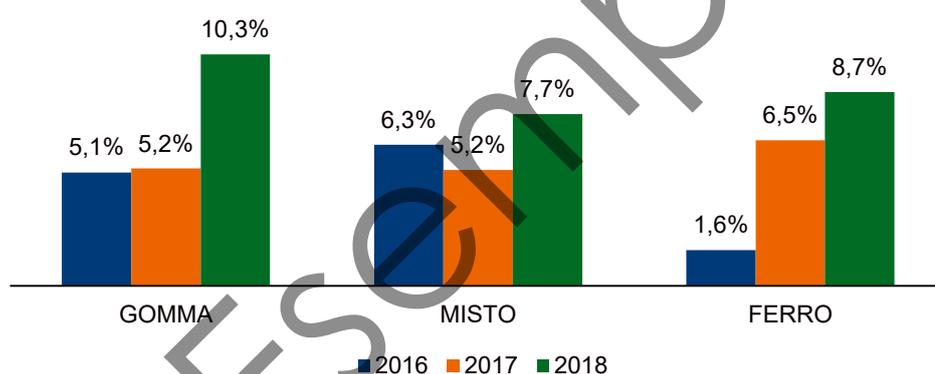
L'analisi relativa alla tipologia di mezzo utilizzato, evidenzia una sensibile accelerazione della spesa per investimenti per tutti e tre i cluster analizzati. Ad aumentare maggiormente la propria quota di valore della produzione destinata ad

investimenti sono le imprese che operano esclusivamente su ferro. Tali imprese nel 2016 hanno investito solo l'1,6% del proprio fatturato ma l'incidenza sale al 8,7% nel 2018. Decisamente positiva anche l'accelerazione delle imprese che effettuano servizio solo su gomma (da 5,1% a 10,3%), le difficoltà riscontrate nella procedura di acquisto centralizzata degli autobus hanno quindi rallentato la possibilità di utilizzare le risorse per il rinnovo del parco mezzi stanziato fino al 2017, mentre dal 2018 le imprese sono state in grado di sfruttare pienamente le risorse disponibili.

L'accelerazione della spesa per investimenti per le imprese ferro si realizza senza impattare sulla leva, che al contrario si riduce nel periodo. Inoltre, nel triennio l'indebitamento delle imprese diminuisce.

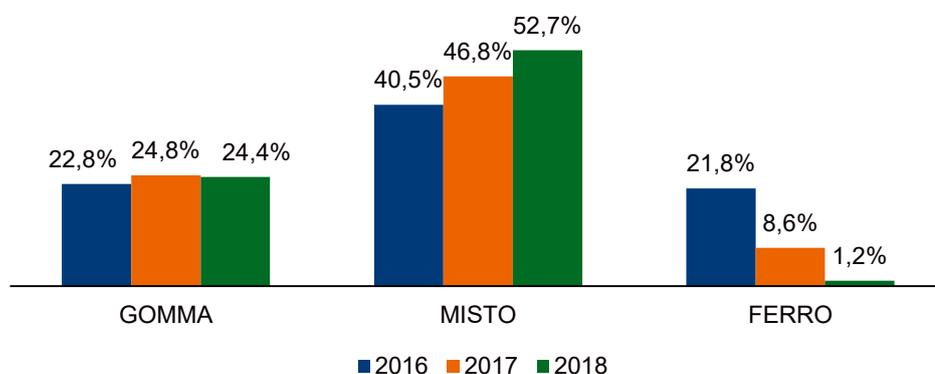
Le imprese gomma mostrano, invece, una leva finanziaria in sensibile aumento nel 2018, mentre il debito rimane relativamente stabile (fra il 12,6% e il 11%) e inferiore a quella delle imprese miste.

Grafico 38 - Investimenti materiali su valore della produzione per modalità di trasporto, valori medi



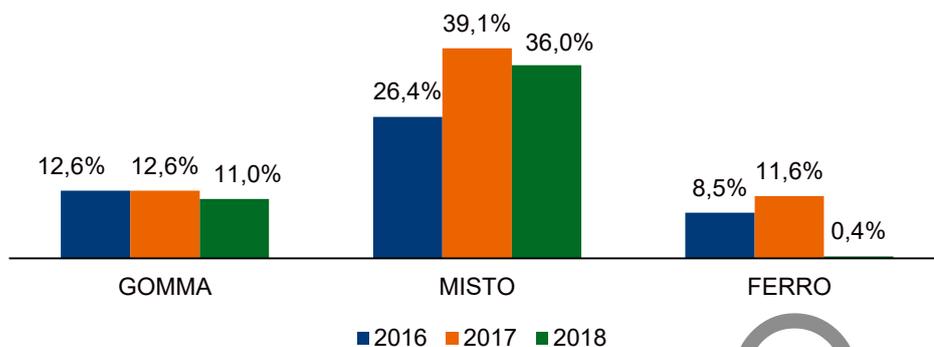
Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Grafico 39 - Leva finanziaria per modalità di trasporto, valori medi



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Grafico 40 - Debiti finanziari su valore della produzione per modalità di trasporto, valori medi



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

2.4 La salute delle aziende di trasporto pubblico a partecipazione pubblica¹⁰

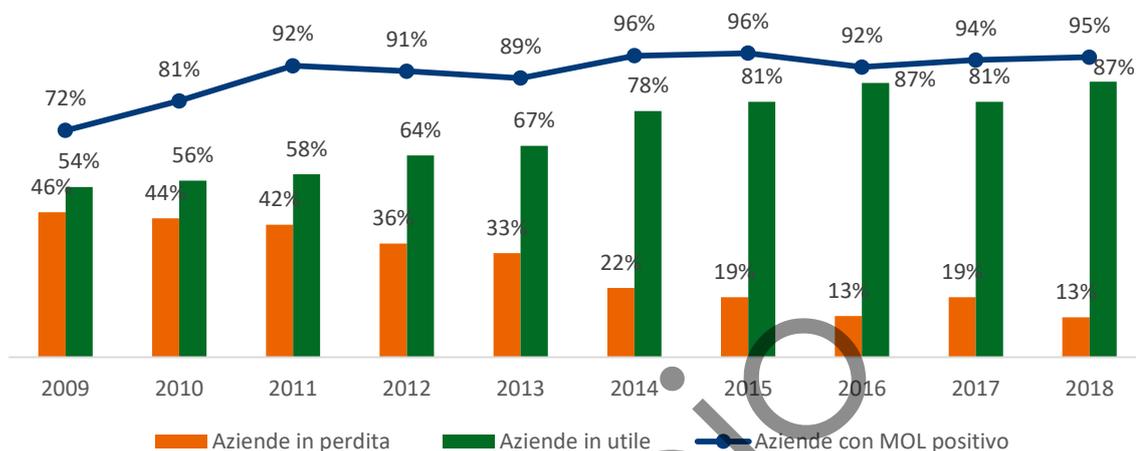
Il presente paragrafo ha lo scopo di evidenziare le performance economico-finanziarie di un campione di **aziende di trasporto pubblico a partecipazione pubblica**¹¹ le quali rappresentano in termini produttivi l'83% delle percorrenze totali, trasportano il 90% dei passeggeri, impiegano l'87% degli addetti totali impiegati nel settore e producono l'85% del valore della produzione dell'intero settore.

Negli ultimi anni le aziende a partecipazione pubblica, nonostante in talune e circoscritte fattispecie ci siano state criticità industriali e finanziarie, hanno registrato un consolidamento costante dei risultati economici finanziari. Infatti, come mostra il grafico 41, nel 2018, ben l'87% delle aziende chiude il bilancio in utile contro un 54% registrato nel 2009.

¹⁰ A cura di Emanuele Proia, Elisa Meko.

¹¹ In tutto il paragrafo 2.4 l'analisi viene svolta su un campione diverso rispetto a quello trattato nel resto del capitolo 2, rispetto a quest'ultimo vengono escluse tutte le aziende private e integrate alcune aziende pubbliche.

Grafico 41 – Numero aziende partecipate pubbliche in utile o perdita e con MOL positivo (2009-2018; % aziende)



Fonte: elaborazione ASSTRA su dati di bilancio aziendali

Delle 13 aziende che chiudono in perdita, il 62% (8 aziende) registra un margine operativo lordo (MOL) positivo.

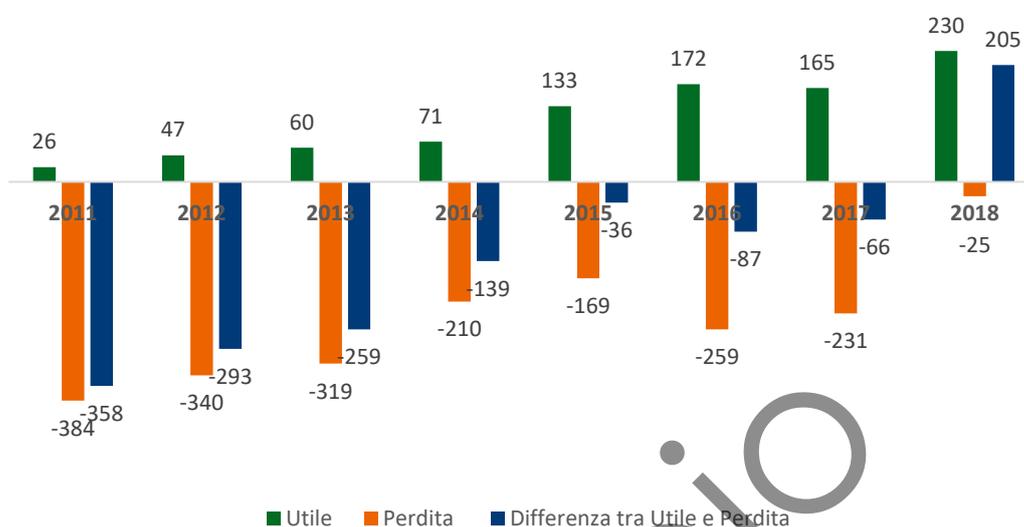
Tabella 4 – Situazione delle società in utile/perdita (Anno 2018; valori assoluti e %)

Anno 2018	Valore assoluto	Valore percentuale
Numero società in utile	90	87%
Numero società in perdita	13	13%
<i>di cui con MOL positivo</i>	8	

Fonte: elaborazione ASSTRA su dati di bilancio aziendali

I miglioramenti sono peraltro evidenziati nel grafico 42 laddove emerge con estrema chiarezza che nel 2018, per il primo anno, **la differenza tra utile e perdita risulta positiva** con un valore pari a 205 milioni di euro.

Grafico 42 - Evoluzione delle perdite (2011-2018; valori in milioni di €)



Fonte: elaborazione ASSTRA su dati di bilancio aziendali

2.5 La performance economico-produttiva

2.5.1 I dati di produzione¹²

Tra il 2016 e il 2018 l'offerta delle aziende del campione registra una sostanziale stasi: le vetture-km passano da 1,50 a 1,51 miliardi, il numero di mezzi aumenta di 124 unità (da 31.388 a 31.512). **L'accelerazione della domanda risulta molto più sostenuta:** i passeggeri trasportati dalle 113 imprese esaminate crescono, infatti, del 5,6% nel triennio.

Tabella 5 – Dinamica dell'offerta e della domanda per le aziende del campione (2016=100)

	2016	2017	2018
Numero mezzi	100,0	101,0	100,4
Vetture-km	100,0	99,4	100,6
Passeggeri trasportati	100,0	102,3	105,6

Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati Asstra

Il servizio extra-urbano è quello che registra la maggiore dinamicità della domanda, positiva la dinamica anche del servizio misto mentre i passeggeri trasportati del servizio urbano rimangono stabili. Il numero mezzi e le vetture-km registrano una flessione per il servizio urbano, mentre mostrano una dinamica stabile o lievemente positiva per il servizio extra-urbano e misto.

¹² Questo paragrafo si basa su informazioni che si riferiscono a 113 imprese.

Tabella 6 – Dinamica dell'offerta e della domanda per le aziende del campione per servizio (2016=100)

	2016	2017	2018
Urbano			
Numero mezzi	100,0	98,0	98,7
Vetture-km	100,0	97,3	97,4
Passeggeri trasportati	100,0	103,8	100,7
Misto			
Numero mezzi	100,0	100,7	100,4
Vetture-km	100,0	99,6	101,0
Passeggeri trasportati	100,0	102,3	105,9
Extra-urbano			
Numero mezzi	100,0	105,1	101,5
Vetture-km	100,0	99,5	100,0
Passeggeri trasportati	100,0	100,1	108,8

Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati Asstra

A livello geografico sono i territori del Nord-Ovest a dimostrare nel triennio la maggiore dinamicità sia i termini di offerta che di domanda. Le vetture-km offerte crescono del 3,3%, il numero di mezzi del 4,2% e i passeggeri trasportati del 6,9%. Anche il Nord-Est mostra una crescita dei passeggeri e dei mezzi. Le regioni del Centro Italia evidenziano uno sbilanciamento tra la dinamica dei passeggeri trasportati (+7,4%) e numero dei mezzi (-3,3%). Nelle Regioni del Sud flettono sia la domanda (-5,5% i passeggeri trasportati) sia l'offerta (-2,7%).

Con riferimento alla dimensione del Comune si evidenzia la buona dinamicità degli agglomerati di medie dimensioni che registrano una crescita della domanda (7,1%) e dell'offerta (mezzi +4,7%, vetture-km +5,75). I Comuni con più di 250mila abitanti registrano un'accelerazione del 5,6% del numero di passeggeri trasportati e una modesta crescita di mezzi e vetture-km; nei centri più piccoli i passeggeri aumentano dell'1% e l'offerta si contrae.

Tabella 7 – Dinamica dell'offerta e della domanda per le aziende del campione per area geografica (var. % 2016-18)

	Numero mezzi	Vetture-km	Passeggeri trasportati
Nord-Ovest	4,2%	3,3%	6,9%
Nord-Est	1,8%	-0,7%	5,3%
Centro	-3,3%	0,0%	7,4%
Sud	-2,7%	-2,9%	-5,5%
Italia	0,4%	0,6%	5,6%

Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati Asstra

Tabella 8 – Dinamica dell’offerta e della domanda per le aziende del campione per dimensione della città (var. % 2016-18)

Dimensione della città	Numero mezzi	Vetture-km	Passeggeri trasportati
Sotto i 100 mila abitanti	-2,7%	-1,9%	0,9%
Tra i 250 mila e i 100 mila abitanti	4,7%	5,7%	7,1%
Oltre i 250 mila abitanti	0,7%	0,3%	6,0%
Italia	0,4%	0,6%	5,6%

Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati Asstra

2.5.2 Costi unitari

L’incrocio dei dati di bilancio con i dati di natura industriale consente di effettuare alcune valutazioni sulla performance economico-produttiva del comparto.

Il costo per vettura-km è pari a 3,45 euro km a livello mediano e rimane stabile nel triennio esaminato. Il costo per passeggero si attesta a 2,68 euro. I costi unitari risultano molto differenziati fra imprese diverse: tra il 25° e il 75° percentile la differenza è di quasi 3 euro per il costo unitario per vettura-km e di oltre 3 euro per il costo unitario per passeggero. Tali differenze trovano parziale spiegazione nella differente struttura dei costi delle diverse tipologie di servizio offerto, dei diversi mezzi utilizzati, della dimensione del bacino, etc..

Tabella 9 – Costi operativi unitari (in euro)

	2016	2017	2018
25° percentile			
Costo operativo per vettura-km	2,65	2,69	2,73
Costo operativo per passeggero	1,64	1,59	1,66
Valori mediani			
Costo operativo per vettura-km	3,27	3,34	3,45
Costo operativo per passeggero	2,57	2,68	2,68
75° percentile			
Costo operativo per vettura-km	4,82	5,09	5,46
Costo operativo per passeggero	4,77	4,51	4,73

Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati di bilancio e Asstra

L’analisi degli indicatori di performance delle imprese che operano esclusivamente sul servizio extra-urbano o su urbano ed extra-urbano (imprese miste) evidenzia e conferma le significative differenze legate alla natura e alla tipologia di servizio e alle differenti velocità commerciali dei mezzi urbani ed extra-urbani (si veda box nel capitolo 5). Le imprese extra-urbane e miste realizzano un costo per vettura-km stabilmente inferiore rispetto alle imprese urbane (2,62 euro e 3,38 rispetto a 4,95 nel 2018). I costi operativi per passeggero risultano invece maggiori nelle aziende che erogano esclusivamente servizio extra-urbano.

A livello territoriale i costi unitari risultano stabilmente superiori nelle Regioni del Sud rispetto al Centro-Nord.

Tabella 10 – Costi operativi unitari per servizio (euro, valori mediani)

	2016	2017	2018
Servizio extra-urbano			
Costo operativo per vettura-km	2,73	2,69	2,62
Costo operativo per passeggero	4,91	4,65	4,64
Servizio misto			
Costo operativo per vettura-km	3,19	3,28	3,38
Costo operativo per passeggero	2,35	2,35	2,32
Servizio urbano			
Costo operativo per vettura-km	4,32	4,80	4,95
Costo operativo per passeggero	2,78	2,97	2,95

Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati di bilancio e Asstra

Tabella 11 – Costi operativi unitari per area geografica (euro, valori mediani)

	2016	2017	2018
Nord-Ovest			
Costo operativo per vettura-km	3,19	3,28	3,28
Costo operativo per passeggero	2,47	2,51	2,50
Nord-Est			
Costo operativo per vettura-km	3,12	3,22	3,38
Costo operativo per passeggero	1,65	1,66	1,60
Centro			
Costo operativo per vettura-km	3,17	3,22	3,36
Costo operativo per passeggero	2,29	2,29	2,25
Sud			
Costo operativo per vettura-km	3,96	4,07	4,05
Costo operativo per passeggero	4,06	3,74	4,01

Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati di bilancio e Asstra

La clusterizzazione del campione consente, inoltre, di evidenziare le specificità legate alla dimensione delle aziende e alla dimensione della città in cui l'impresa opera.

Tabella 12 – Costi operativi unitari per dimensione (euro, valori mediani)

	2016	2017	2018
Meno di 10 mln - piccole imprese			
Costo operativo per vettura-km	3,15	3,28	3,14
Costo operativo per passeggero	3,12	3,23	3,14
Fra 10 e 50 mln - medie imprese			
Costo operativo per vettura-km	3,05	3,17	3,24
Costo operativo per passeggero	2,57	2,70	2,73
Più di 50 mln - grandi imprese			
Costo operativo per vettura-km	4,29	3,85	4,46
Costo operativo per passeggero	1,75	1,75	1,76

Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati di bilancio e Asstra

Tabella 13 – Costi operativi unitari per dimensione del Comune (euro, valori mediani)

	2016	2017	2018
Oltre i 250 mila abitanti			
Costo operativo per vettura-km	4,41	4,79	5,08
Costo operativo per passeggero	2,42	2,29	2,05
Tra i 250 mila e i 100 mila abitanti			
Costo operativo per vettura-km	3,41	3,34	3,42
Costo operativo per passeggero	1,69	1,59	1,74
Sotto i 100 mila abitanti			
Costo operativo per vettura-km	3,11	3,25	3,28
Costo operativo per passeggero	3,07	3,07	3,16

Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati di bilancio e Asstra

Tabella 14 – Costi operativi unitari per dimensione del Comune solo servizio urbano e misto (euro, valori mediani)

	2015	2016	2017
Oltre i 250 mila abitanti			
Costo operativo per vettura-km	5,44	5,54	5,46
Costo operativo per passeggero	1,42	1,51	1,58
Tra i 250 mila e i 100 mila abitanti			
Costo operativo per vettura-km	3,87	3,69	3,68
Costo operativo per passeggero	1,54	1,54	1,50
Sotto i 100 mila abitanti			
Costo operativo per vettura-km	3,17	3,25	3,30
Costo operativo per passeggero	2,89	2,99	3,06

Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati di bilancio e Asstra

2.6 Innovazione e sostenibilità ambientale

Innovazione e sostenibilità ambientale sono due priorità per garantire il miglioramento qualitativo dei servizi per i cittadini, una maggiore flessibilità dell'offerta e per questa via agevolare anche lo shift modale fra mezzo privato e mezzo pubblico. L'adozione e la diffusione di soluzioni innovative consentono di avere sistemi sempre più efficienti dal punto di vista dell'impatto ambientale e dei consumi, con un forte orientamento alle esigenze dell'utente finale con veicoli più confortevoli e dal design più accattivante, con un utilizzo sempre più rilevante delle potenzialità di internet e della digitalizzazione.

Quantificare i progressi effettuati non è semplice non essendo il grado di innovazione e i progressi verso la sostenibilità direttamente desumibili dai dati di bilancio o da altri indicatori quantitativi.

Un'analisi preliminare su tali aspetti può essere condotta attraverso informazioni puntuali a livello di impresa sulle certificazioni.

L'attenzione alla qualità e all'ambiente è ricondotta all'ottenimento, da parte dell'impresa, di una certificazione di qualità o ambientale¹³ (ISO 14000, EMAS) che, pur non esaurendo il complesso legame con la qualità e la sostenibilità, risulta essere particolarmente utile nel qualificare le scelte strategiche delle imprese del campione. Va anche sottolineato che spesso la certificazione è una degli elementi necessari per partecipare a gare.

Nel settore del trasporto locale il ricorso alla certificazione di qualità e ambientale risulta rilevante. Le imprese che hanno ottenuto almeno una certificazione di qualità tra quelle qui considerate sono, nel complesso, il 69%; il 45% delle imprese ha una certificazione ambientale. Il ricorso alla certificazione ambientale per le imprese risulta, quindi, molto più accentuato rispetto a quanto riscontrato nel settore manifatturiero nel suo complesso.

Si evidenzia un numero significativo di imprese con più certificazioni: più del 20% delle imprese del campione detiene un numero di certificazioni ambientali superiore a 5.

Tabella 15 – Quota % di imprese che hanno ottenuto almeno una certificazione

N. certificati ottenuti	Certificazione di qualità	Certificazione ambientale
1 certificazione	22,5%	7,5%
da 2 a 5 certificazioni	25,8%	15,8%
più di 5 certificazioni	20,8%	21,7%
Totale	69,2%	45,0%

Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati ISID - Intesa Sanpaolo Integrated Database¹⁴

¹³ Certificazioni di qualità richieste nel periodo 2000-16: UNI EN 9110:2016, UNI CEI EN ISO 13485:2012, UNI EN 9100:2009, UNI EN 9110:2012, UNI EN 9120:2010, UNI EN ISO 13485:2012, UNI EN ISO 22000:2005, UNI EN ISO 3834:2006, UNI EN ISO 9001:2008, UNI EN ISO 9001:2015, FAMI-QS, FSSC 22000 versione 3, ISO 22000:2005.

Richieste di certificazioni ambientali nel periodo 2000-2016: UNI EN ISO 14001:2015, ISO 20121:2012, UNI EN ISO 14001:2004, UNI ISO 20121:2013, EN ISO 14001:2015, ISO 14001:2004, ISO 14001:2004, UNI CEI EN ISO 50001:2011; Certificazione Emas.

¹⁴ ISID (Intesa Sanpaolo Integrated Database) contiene dati economico-contabili e di posizionamento competitivo, come brevetti domandati all'EPO (Refinitiv), i marchi registrati a livello internazionale (WIPO), gli investimenti diretti esteri (Reprint), l'attività di export (Centrale Rischi), il numero di addetti (INPS).

L'analisi per dimensione evidenzia una correlazione positiva fra dimensione di impresa e certificazioni: al crescere del fatturato l'azienda ricorre in modo progressivamente più diffuso alla certificazione. L'adozione delle certificazioni, dati gli oneri sia monetari che organizzativi, appare quindi significativamente più elevata nelle imprese di maggiori dimensioni.

L'analisi in termini di fatturato, data la maggiore propensione delle medio-grandi imprese a ottenere certificazioni, evidenzia come più dell'84% del fatturato del campione è prodotto da imprese con almeno una certificazione di qualità e il 70% del fatturato è realizzato da imprese con certificazione ambientale.

Tabella 16 – Quota % di imprese che hanno ottenuto almeno una certificazione per dimensione

Dimensione di impresa	Certificazione di qualità	Certificazione ambientale
Meno di 10 mln –piccole imprese	64%	14%
Fra 10 e 50 mln – medie imprese	64%	48%
Più di 50 mln – grandi imprese	84%	68%
Totale	69%	45%

Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati ISID

Dal punto di vista territoriale, emerge una maggiore propensione delle imprese del Centro Italia ad ottenere certificazioni di qualità e/o ambientali. Fanalino di coda per la certificazione ambientale sono le imprese del Sud, in controtendenza rispetto ai dati sulla certificazione di qualità.

Tabella 17 – Quota % di imprese che hanno ottenuto almeno una certificazione per territorio

	Certificazione di qualità	Certificazione ambientale
Nord-Est	60%	48%
Nord-Ovest	67%	56%
Centro	74%	52%
Sud	76%	24%
Totale	69%	45%

Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati ISID

Tabella 18 – Quota % di imprese che hanno ottenuto almeno una certificazione per servizio

	Certificazione di qualità	Certificazione ambientale
Urbano	67%	29%
Extra-urbano	63%	29%
Misto	72%	56%
Totale	69%	45%

Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati ISID

Tabella 19 – Quota % di imprese che hanno ottenuto almeno una certificazione per modalità di trasporto

Dimensione di impresa	Certificazione di qualità	Certificazione ambientale
Gomma	70%	47%
Misto	78%	50%
Ferro	38%	13%
Totale	69%	45%

Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati ISID

Sembra emergere un profilo delle imprese attente all'ambiente: si tratta di imprese mediamente più grandi e localizzate nelle regioni del Centro Nord.

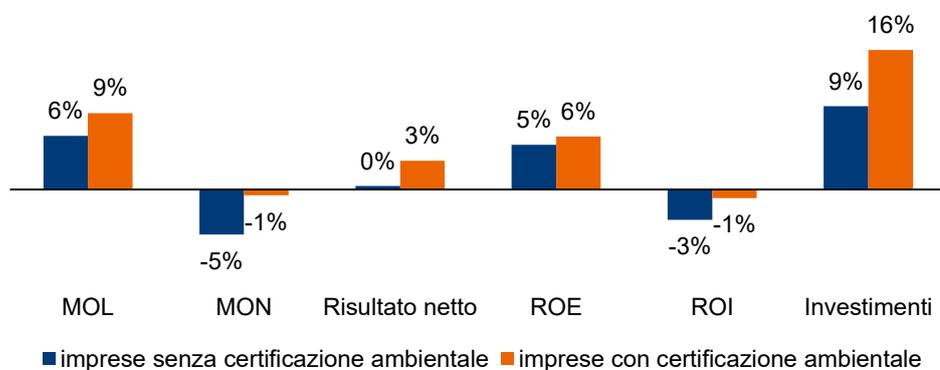
2.6.1 La performance economico-finanziaria

L'integrazione delle informazioni qualitative a livello di singola impresa sulla certificazione consente di incrociare i dati con i risultati di bilancio e di tracciare la performance economico-finanziaria che le imprese dotate di certificazione ambientale realizzano rispetto alle imprese non certificate.

In generale, risultano migliori le performance da parte delle imprese attente all'ambiente. Nel 2018 le aziende che hanno fatto ricorso a strumenti volontari di protezione dell'ambiente hanno, infatti, sperimentato una maggiore dinamicità, migliori margini, risultati e una maggiore redditività.

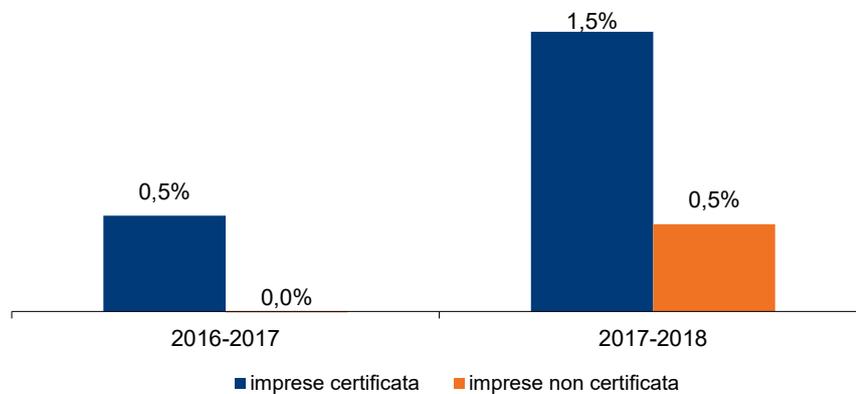
Le differenze sono sensibili e rilevanti in tutti gli indicatori analizzati. Con riferimento agli investimenti, il gap fra imprese certificate e non certificate è molto significativo. Nel 2016-17 le imprese certificate si sono attestate su un livello di investimenti in percentuale al fatturato di circa il 7%, quasi 1/3 in più di quanto realizzato dalle imprese non certificate. Nel 2018, anno di ripresa degli investimenti per tutto il campione, le imprese dotate di certificazione ambientale hanno investito il triplo delle imprese non certificate a livello mediano. L'analisi per quartili evidenzia la rilevanza del gap su tutta la distribuzione.

Grafico 43 - La differente performance delle imprese con certificazione ambientale (2018, % del valore della produzione, valori medi)



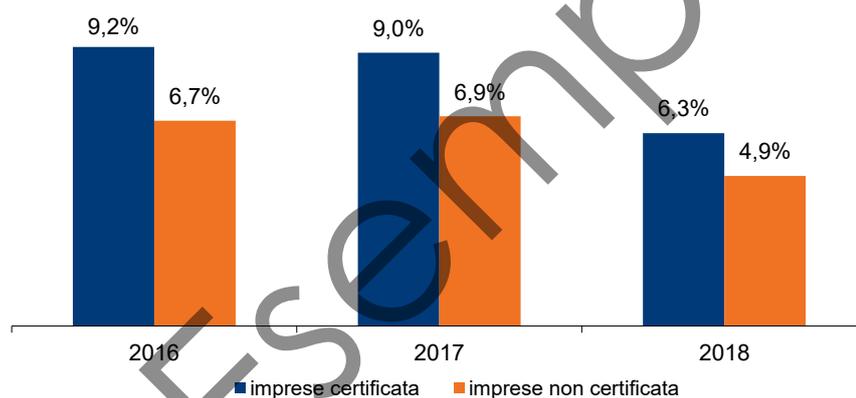
Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati ISID

Grafico 44 - Variazione percentuale del valore della produzione



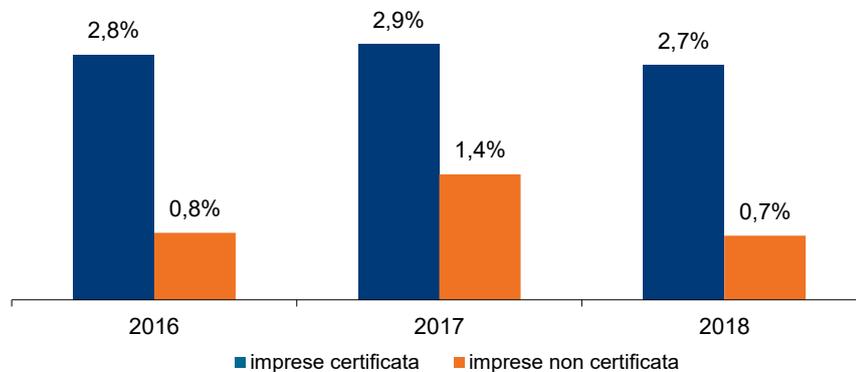
Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati ISID

Grafico 45 - Margine operativo lordo sul valore della produzione, valori medi



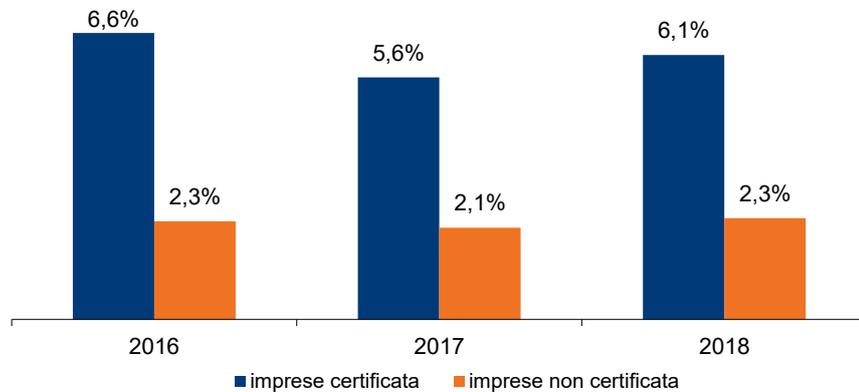
Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati ISID

Grafico 46 - Risultato netto rettificato sul valore della produzione, valori medi



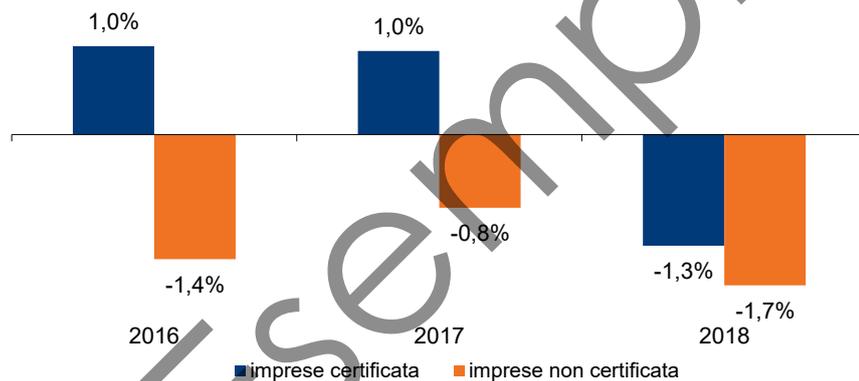
Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati ISID

Grafico 47 - Indice ROE, valori medi



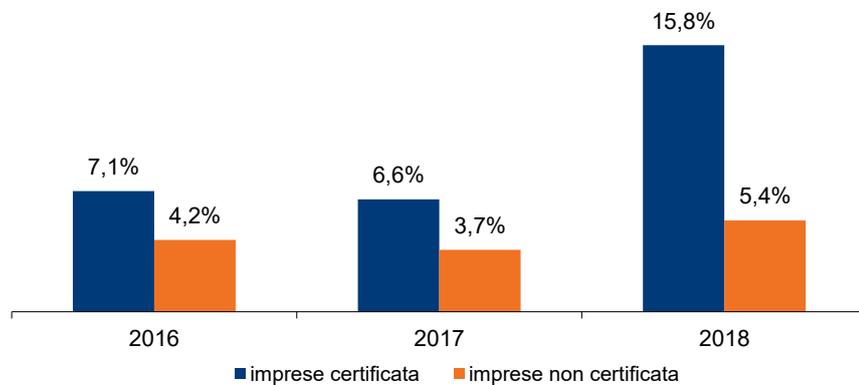
Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati ISID

Grafico 48 - Indice ROI, valori medi



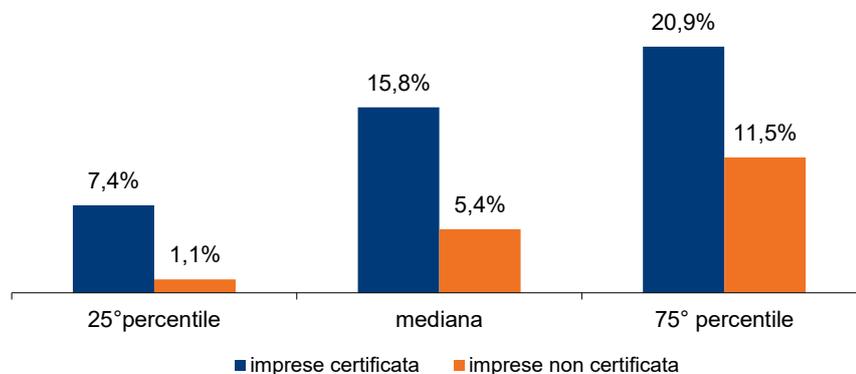
Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati ISID

Grafico 49 - Investimenti materiali sul valore della produzione, valori medi



Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati ISID

Grafico 50 - Investimenti materiali sul valore della produzione, 2018



Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati ISID

2.7 Conclusioni

Nel triennio 2016-18 le imprese del settore hanno risentito del generale contesto di debolezza della domanda e realizzato modeste dinamiche del fatturato. La scarsa dinamicità si conferma anche nell'analisi della performance economico-finanziaria che consolida le tendenze in atto da tempo di riduzione dell'incidenza del costo del lavoro e risente dall'accelerazione del costo dei carburanti che si riflette su margini e risultati.

Il 2018 rappresenta l'atteso anno di rilancio degli investimenti delle aziende di trasporto pubblico. Gli investimenti in percentuale sulla produzione accelerano sensibilmente trasversalmente su tutto il campione. La ripartenza degli investimenti era attesa da tempo poiché la qualità del servizio e la sostenibilità ambientale richiedono spese sia nelle reti sia nelle flotte sia in fattori intangibili. Inoltre, la qualità del materiale rotabile influenza anche in modo apprezzabile i costi operativi delle aziende e quindi per questa via l'efficienza degli operatori. Il rinnovo della flotta è atteso avere impatti positivi sulla performance economica negli anni a seguire.

Nonostante la ripresa degli investimenti, l'utilizzo della leva finanziaria rimane limitato e anche il livello di debiti risulta contenuto e in flessione. Si evidenziano isolati casi di aziende con livelli di indebitamento critici.

L'analisi dei risultati per cluster omogenei consente di evidenziare performance differenti con riferimento alla capacità di realizzare investimenti. I dati ripartiti per dimensione d'impresa indicano una più sensibile ripresa degli investimenti per le aziende di medie e grandi dimensioni. Nel triennio sono, inoltre, le imprese del Centro-Nord ad aumentare in modo più sensibile la propria spesa in conto capitale, mentre le imprese localizzate al Sud mostrano maggiore inerzia. L'accelerazione degli investimenti ha riguardato il servizio sia su ferro sia su gomma, i dati non mostrano differenze significative. L'analisi per tipologia di servizio evidenzia una maggiore reattività degli investimenti che operano su scala extra-urbana o mista.

La performance economico-produttiva risulta stabile e strettamente legata alla tipologia di servizio offerto.

Le imprese che hanno investito in sostenibilità evidenziano migliori performance rispetto alle imprese che non hanno ottenuto certificazioni.

Appendice

Il campione di bilanci

Per la costruzione del database si è partiti utilizzando la lista di imprese che risultano iscritte all'Asstra e si è svolta poi un'attività di scrematura volta ad eliminare le aziende che, pur essendo iscritte all'Associazione, non svolgevano attività di gestione di Trasporto Pubblico Locale nel periodo considerato. Per cercare di rendere il campione il più rappresentativo possibile, si è ritenuto opportuno considerare - e quindi aggiungere nel nostro database - altre aziende che, in base ad informazioni disponibili, risultano gestori di servizi di trasporto locale. Sono stati studiati i bilanci di esercizio (non consolidati).

I dati presentati nell'analisi di riferiscono a un campione di 120 imprese, clusterizzate in base alle seguenti dimensioni:

- classe di valore della produzione: in questo caso le imprese sono state suddivise in piccole (valore della produzione nel 2018 fino a 10 milioni di euro), medie (produzione fra 10 e 50 milioni di euro) e grandi (valore della produzione superiore ai 50 milioni di euro);
- collocazione geografica: il campione in questo caso è stato suddiviso in base alle principali macroaree italiane (Nord-Ovest, Nord-Est, Centro, Sud e Isole);
- tipologia di servizio: urbano, extra-urbano e misto;
- modalità di trasporto utilizzata: ferro, gomma e misto.

Nella tabella seguente è presentata la suddivisione delle imprese per classe di fatturato. La maggior parte delle imprese presenta valori di fatturato compresi tra i 10 i e 50 milioni: si tratta pertanto di imprese di medie dimensioni; 31 imprese su 120 hanno un fatturato superiore ai 50 milioni di euro, si tratta di grandi imprese.

Suddivisione delle imprese per dimensione, valore della produzione (2018)		
Dimensione valore della produzione	Numero di imprese	Valore della produzione (EUR '000)
Meno di 10 mln - piccole imprese	28	171.253
Fra 10 e 50 mln - medie imprese	61	1.537.074
Più di 50 mln - grandi imprese	31	6.341.196
Totale	120	8.049.523

Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

La concentrazione delle imprese del campione è forte al Nord-Ovest e al Sud, mentre al Centro ve ne sono soltanto 23, che però presentano un valore della produzione significativo, pari a circa 1,9 miliardi di euro (che corrisponde al 23% del totale) suggerendo una maggiore grandezza media delle imprese nelle Regioni del Centro.

Suddivisione delle imprese per area geografica, valore della produzione (2018)		
Area geografica	Numero di imprese	Valore della produzione (EUR '000)
Nord-Ovest	39	2.997.672
Nord-Est	25	1.672.382
Centro	23	1.857.665
Sud	33	1.521.804
Totale	120	8.049.523

Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

È interessante capire, inoltre, qual è la distribuzione delle imprese in base al tipo di servizio effettuato, se urbano, extra-urbano o misto. Come è possibile notare, più della metà del campione svolge sia trasporto urbano che extra-urbano (impresa mista).

Suddivisione delle imprese per servizio effettuato, valore della produzione (2018)		
Dimensione della città	Numero di imprese	Valore della produzione (EUR '000)
Extra-urbano	24	938.101
Misto	72	6.457.555
Urbano	24	653.867
Totale	120	8.049.523

Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Suddivisione delle imprese per modalità di trasporto, valore della produzione (2018)		
Modalità di trasporto	Numero di imprese	Valore della produzione (EUR '000)
Ferro	8	881.542
Gomma	94	2.952.547
Misto	18	4.215.434
Totale	120	8.049.523

Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Nella tabella seguente viene presentata la suddivisione delle imprese in base alla dimensione delle città. Come era possibile immaginare, gran parte del valore della produzione è concentrato nelle grandi città dove 27 aziende del campione operano, ad esse è da attribuire circa il 68% del valore della produzione complessiva.

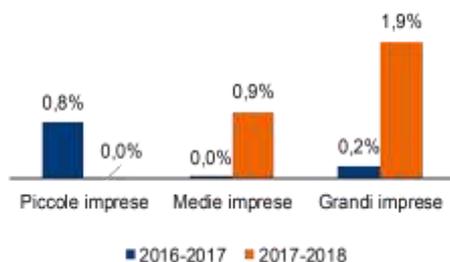
Suddivisione delle imprese per grandezza delle città, valore della produzione (2018)		
Dimensione della città	Numero di imprese	Valore della produzione (EUR '000)
Oltre i 250 mila abitanti	27	5.483.253
Tra i 250 mila e i 100 mila abitanti	31	1.039.275
Sotto i 100 mila abitanti	62	1.526.995
Totale	120	8.049.523

Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

L'analisi per cluster della performance economica

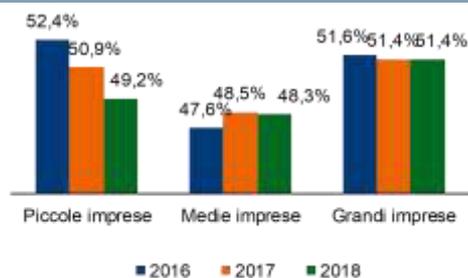
Analisi per dimensione di imprese

Variazioni percentuali del valore della produzione, valori medi



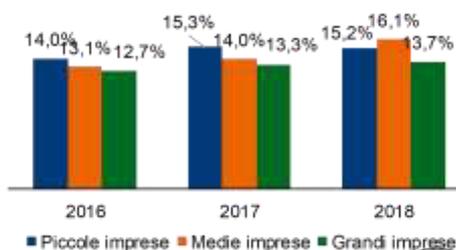
Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Costo del lavoro su valore della produzione, valori medi



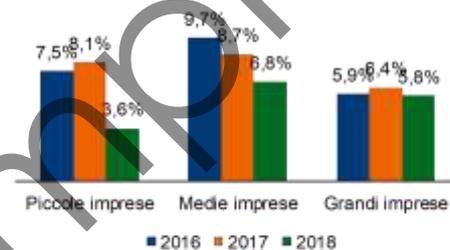
Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Acquisti netti su valore della produzione, valori medi



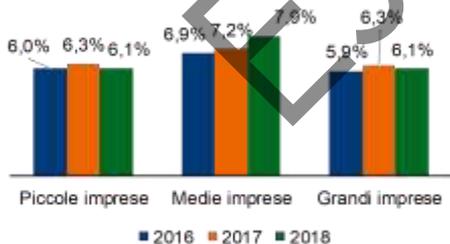
Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Margine operativo lordo su valore della produzione, valori medi



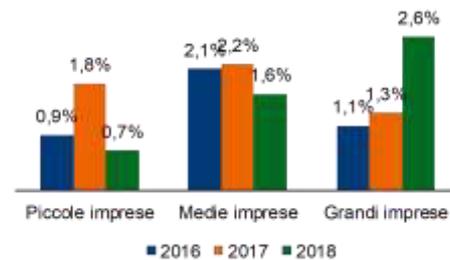
Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Ammortamenti su valore della produzione, valori medi



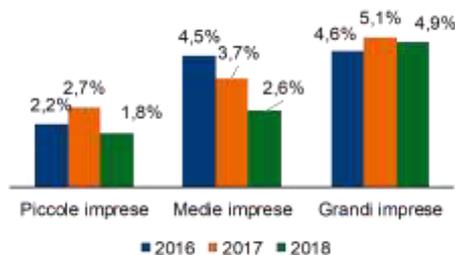
Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Risultato netto rettificato sul valore della produzione, valori medi



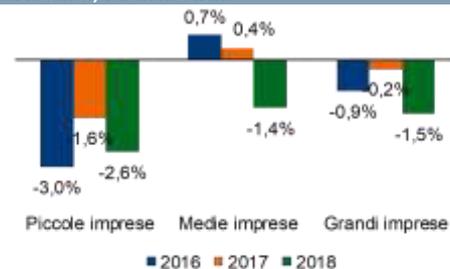
Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Indice ROE, valori medi



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

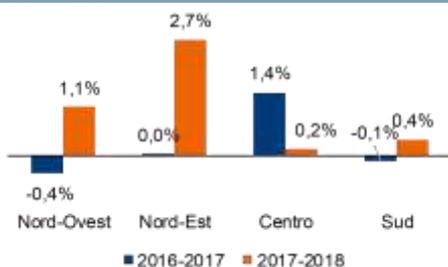
Indice ROI, valori medi



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

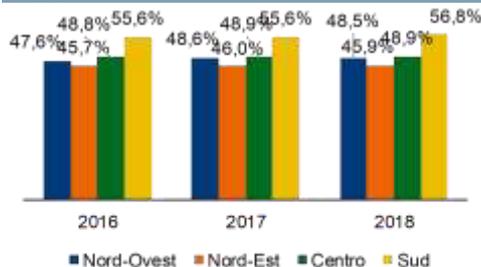
Analisi per ripartizione territoriale

Variazioni percentuali del valore della produzione, valori medi



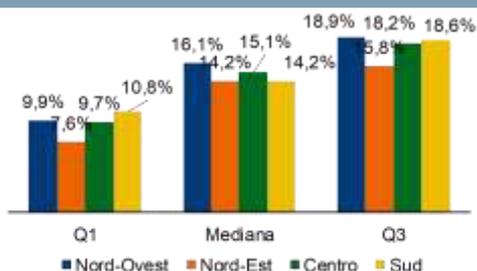
Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Costo del lavoro su valore della produzione, valori medi



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Acquisti netti su valore della produzione, 2018



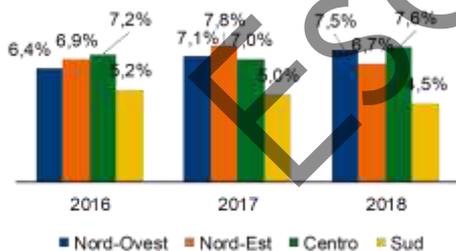
Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Margine operativo lordo su valore della produzione, valori medi



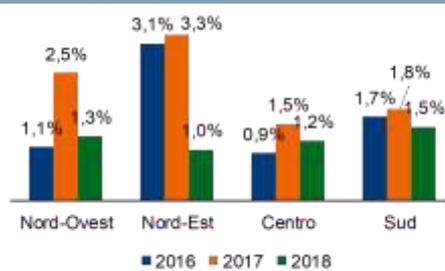
Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Ammortamenti su valore della produzione, valori medi



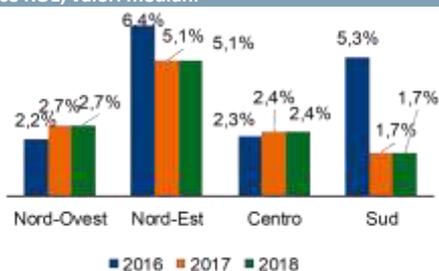
Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Risultato netto rettificato sul valore della produzione, valori medi



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Indice ROE, valori medi



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Indice ROI, valori medi



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali (

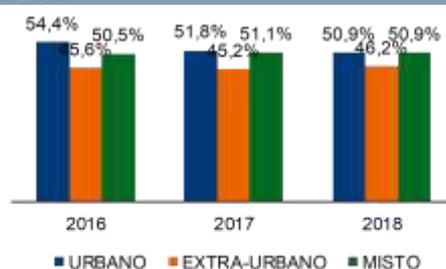
Analisi per tipologia di servizio

Variazioni percentuali del valore della produzione, valori medi



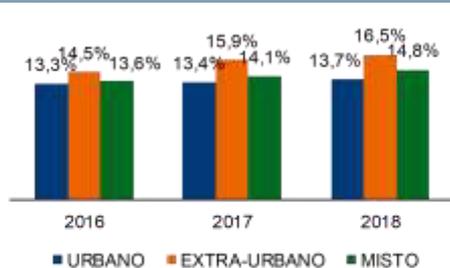
Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Costo del lavoro su valore della produzione, valori medi



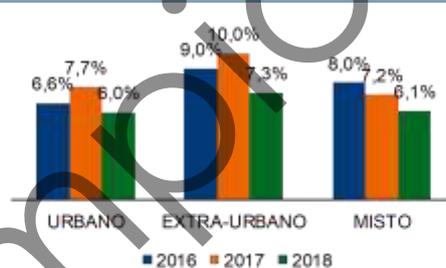
Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Acquisti netti su valore della produzione, valori medi



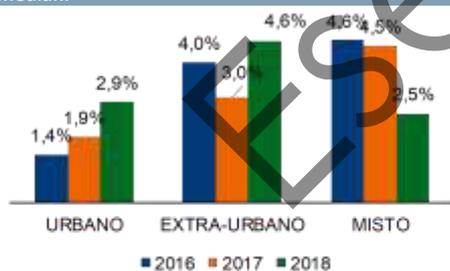
Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Margine operativo lordo su valore della produzione, valori medi



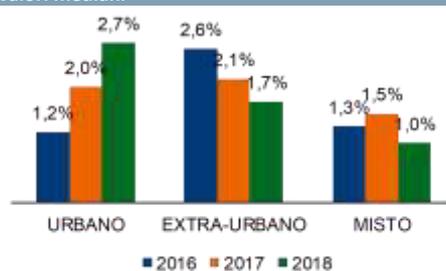
Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Ammortamenti su valore della produzione, valori medi



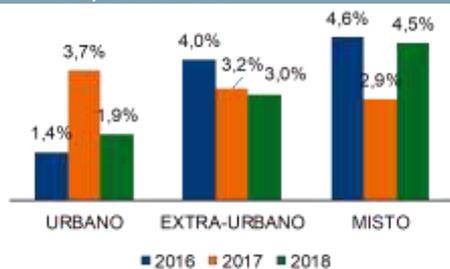
Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Risultato netto rettificato sul valore della produzione, valori medi



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Indice ROE, valori medi



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

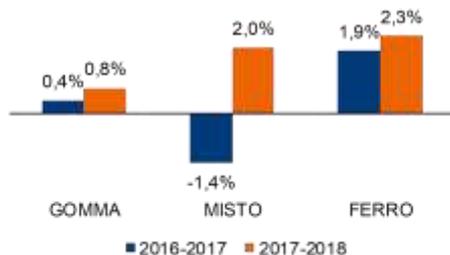
Indice ROI, valori medi



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Analisi per tipologia di mezzo

Variazioni percentuali del valore della produzione, valori medi



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Costo del lavoro su valore della produzione, valori medi



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Acquisti netti su valore della produzione, valori medi



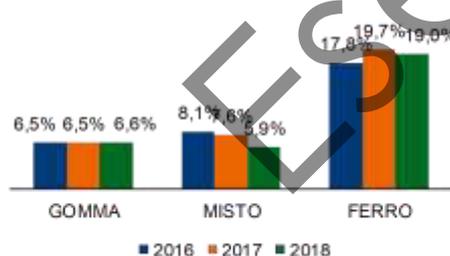
Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Margine operativo lordo sul valore della produzione, valori medi



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Ammortamenti su valore della produzione, valori medi



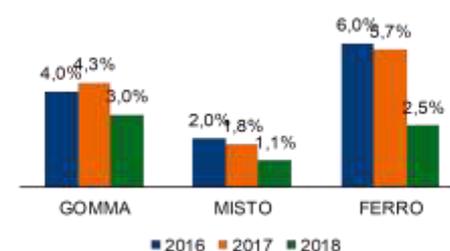
Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Risultato netto rettificato sul valore della produzione, valori medi



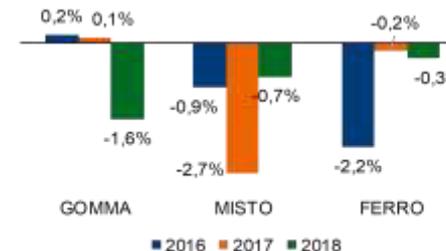
Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Indice ROE, valori medi



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Indice ROI, valori medi



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

3 LA GESTIONE DELLE RISORSE IN CONTO ESERCIZIO

A cura di Emanuele Proia, Elisa Meko.

Nel presente capitolo vengono sintetizzate le principali novità in tema di risorse per il finanziamento del settore del trasporto pubblico locale e regionale, compreso il trasporto ferroviario regionale per la copertura delle spese in conto corrente.

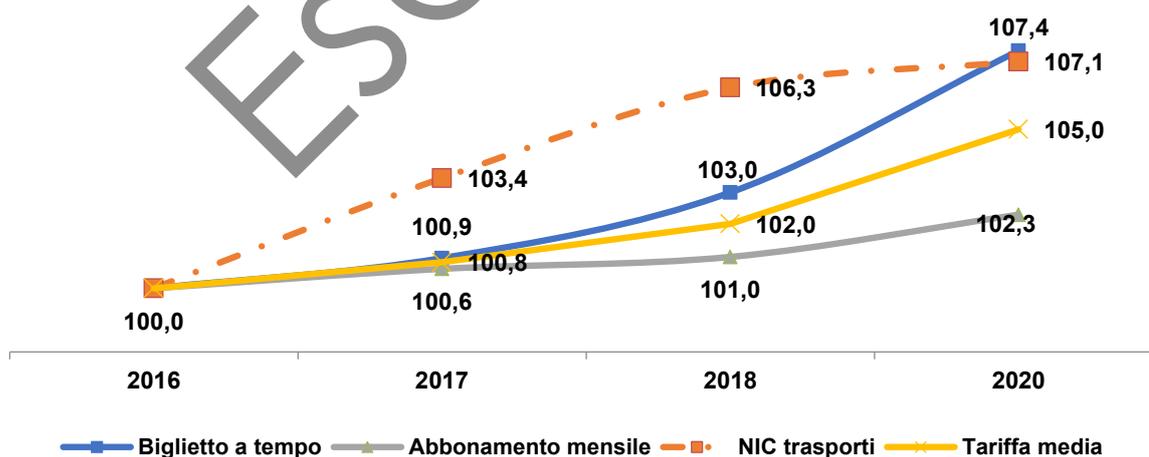
Verrà altresì analizzato l'impatto che l'emergenza epidemiologica da Covid-19 ha avuto sulle singole voci di finanziamento, sulle misure messe in atto dal Governo e su eventuali proposte per il superamento delle diverse criticità riscontrate.

3.1 Le tariffe e i ricavi da traffico

Dall'analisi del livello delle tariffe in Italia è evidente quanto **il prezzo sia ancora legato ad esigenze di tipo sociale-redistributivo nonostante il rischio sui ricavi da traffico venga assunto nella maggior parte dei casi esclusivamente dalle aziende** andando ad incidere sulla salute finanziaria delle stesse.

Nel 2020, il prezzo del biglietto a tempo ha registrato una crescita rispetto al 2016 del 7,4%, mentre l'andamento del prezzo dell'abbonamento mensile ha mantenuto un passo più lento con un aumento rispetto al 2016 del 2,3%. Dietro l'andamento differenziato delle due tipologie di titolo di viaggio vi è una politica pressoché diffusa tesa a fidelizzare l'utenza attraverso una sostanziale **invarianza dei prezzi degli abbonamenti** a fronte di un sostenuto aumento del biglietto a tempo. Aumento comunque fino al 2018 al di sotto del tasso di inflazione NIC trasporti.

Grafico 51 - Evoluzione biglietto a tempo, abbonamento mensile e tasso di inflazione¹⁵ (numeri indici; base = 2016)

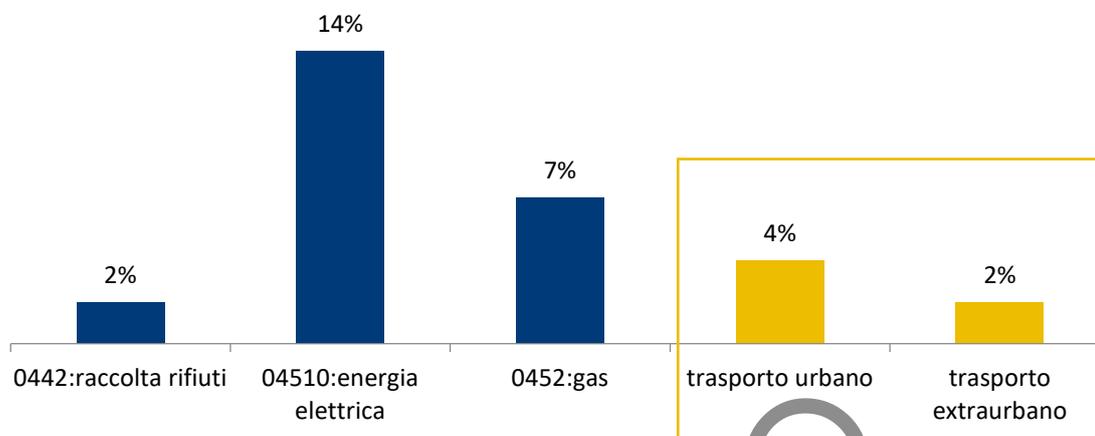


Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati ISTAT e dati riportati sui siti aziendali

Negli ultimi tre anni la crescita delle tariffe nel TPL è stata altresì al di sotto di quella registrata negli **altri settori delle public utilities**.

¹⁵ L'ultimo dato disponibile NIC trasporti è relativo al 2019.

Grafico 52 - Variazione % prezzi al consumo (indice NIC) confronto 2016-2018



Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati ISTAT

Se da una parte la sostenuta percentuale di crescita per il biglietto a tempo mostra uno sforzo da parte degli Enti competenti ad adeguare le tariffe all'andamento generale dei prezzi, il valore medio è salito da 1,39€ nel 2016 a 1,50€ nel 2020, dall'altra il confronto con gli altri Paesi Europei conferma l'enorme gap esistente tra i livelli delle tariffe in Italia e nel resto dell'Europa.

Grafico 53 - Dinamica del prezzo del biglietto del trasporto pubblico urbano (2016-2020, prezzi in €)



Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati riportati sui siti aziendali

Se si escludono le città spagnole di Madrid e Valencia, in tutte le altre città d'Europa campionate il prezzo di un biglietto è ben al di sopra di quello registrato nelle principali città italiane. In città come Amburgo e Monaco la tariffa per un biglietto supera ampiamente i 3 euro contro le tariffe nelle principali città italiane che oscillano tra 1,5€ e 2€.

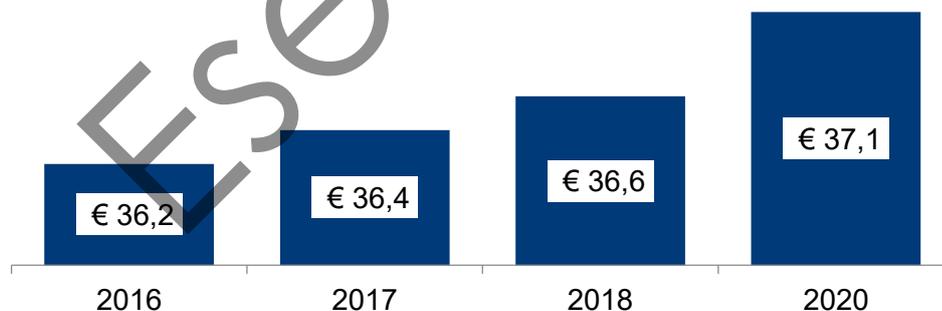
Grafico 54 - Biglietto singolo (€;Gennaio 2020)



Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati da siti aziendali

Nel 2020 il prezzo medio dell'abbonamento mensile per il servizio di trasporto pubblico in ambito urbano supera i 37 euro (37,1€).

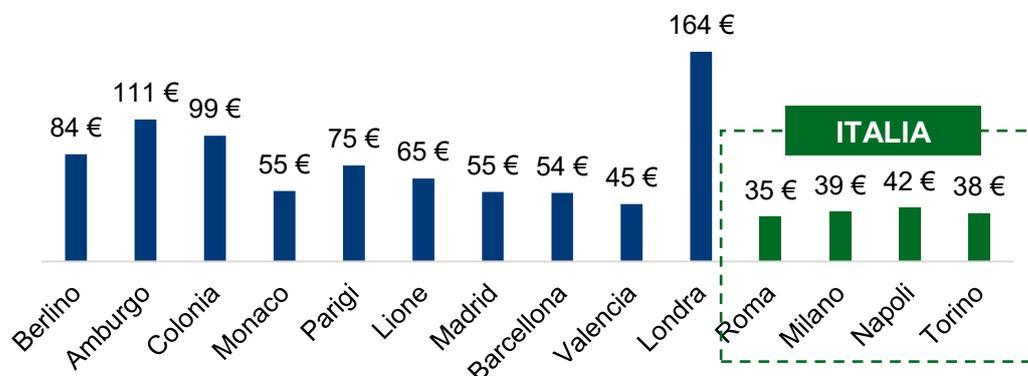
Grafico 55 - Dinamica del prezzo dell'abbonamento mensile urbano (2016-2020, prezzi in €)



Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati da siti aziendali

Dal confronto dei prezzi degli abbonamenti mensili emerge ancora in maniera più evidente quanto le tariffe in Italia siano più basse della media in Europa. A Londra, la città più cara, un pendolare deve spendere mensilmente 164 euro, in Germania, la spesa è invece più variabile in base alla città, comunque oscillante tra i 55 euro e i 111 euro. In Italia il costo varia dai 35€ a Roma ai 42€ a Napoli.

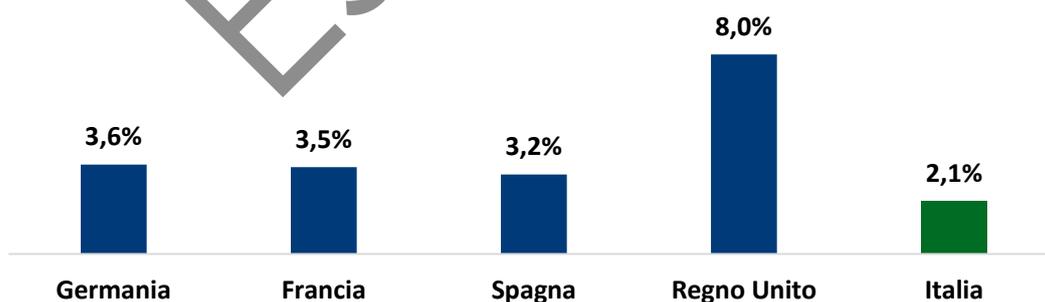
Grafico 56 - Abbonamento mensile (€; Gennaio 2020)



Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati da siti aziendali

Il controllo del livello dei prezzi viene spesso giustificato dalle amministrazioni come una volontà di mantenere prezzi equi e non discriminatori che assicurino il diritto alla mobilità anche alle classi meno abbienti. Dal confronto del peso dell'abbonamento mensile sul reddito nei vari Paesi è evidente però che l'Italia ha ancora ampi margini per aumentare le tariffe mantenendo il livello sociale della tariffa. La relazione tra il costo medio dell'abbonamento mensile ed il reddito medio mensile rivela infatti un rapporto percentuale che varia da un massimo dell'8% nel Regno Unito al valore più basso registrato in Italia, 2,1%.

Grafico 57 - Costo medio abbonamento mensile¹⁶/reddito medio mensile pro capite¹⁷ (%; Gennaio 2020)



Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati da siti aziendali e Eurostat

L'analisi dei prezzi dei titoli di viaggio è fondamentale per affrontare il tema dei ricavi da traffico, fonte principale, insieme ai contributi pubblici, per il funzionamento del settore.

¹⁶ Tariffa media ponderata (2020)

¹⁷ Reddito disponibile lordo rettificato delle famiglie pro capite a parità di potere di acquisto (Eurostat; 2018)

Precedentemente la pandemia, **l'apporto derivante dai ricavi da traffico era pari a circa 4 miliardi di euro** per l'intero settore del trasporto pubblico locale e regionale.

Fino al 2018, ultimo anno disponibile dei bilanci di esercizio, il settore aveva registrato un progressivo aumento degli introiti dalla vendita dei titoli di viaggio.

L'andamento dei ricavi da traffico per km, di un campione rappresentativo di aziende di TPL¹⁸, conferma il progressivo efficientamento delle aziende.

A livello territoriale, la crescita maggiore si è registrata nel Centro (+15,4%) e nel Sud (+15,8%), zone che comunque presentano valori in assoluto più bassi rispetto a quelli registrati nel Nord del Paese.

Tabella 20 – Ricavi da traffico per km suddivisi per ripartizione territoriale delle aziende di TPL (2016-2018: valori e percentuali)

ricavi da traffico per km	Italia	Nord-Ovest	Nord-Est	Centro	Sud e Isole
2016	1,46	1,94	1,69	1,21	0,88
2017	1,54	1,93	1,76	1,37	0,97
2018	1,59	2,05	1,77	1,40	1,02
var.% (2016-2018)	8,71%	5,43%	4,80%	15,36%	15,77%
var.% media annua	2,8%	1,8%	1,6%	4,9%	5,0%

Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati da siti aziendali.

La crescita dell'indicatore di efficienza (ricavi da traffico per km) risulta più omogenea distinta per grandezza dell'impresa. Le grandi aziende risultano avere comunque in valore assoluto un ricavo per km maggiore rispetto alle medie e piccole imprese.

Tabella 21 – Ricavi da traffico per km suddivisi per grandezza dell'impresa delle aziende di TPL (2016-2018: valori e percentuali)

ricavi da traffico per km	Italia	grandi imprese	medie imprese	piccole imprese
2016	1,46	n.d.	1,04	1,15
2017	1,54	1,64	1,04	1,17
2018	1,59	1,69	1,09	1,21
var.% (2016-2018)	8,71%		4,35%	5,62%
var.% media annua	2,8%		1,4%	1,8%

Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati da siti aziendali.

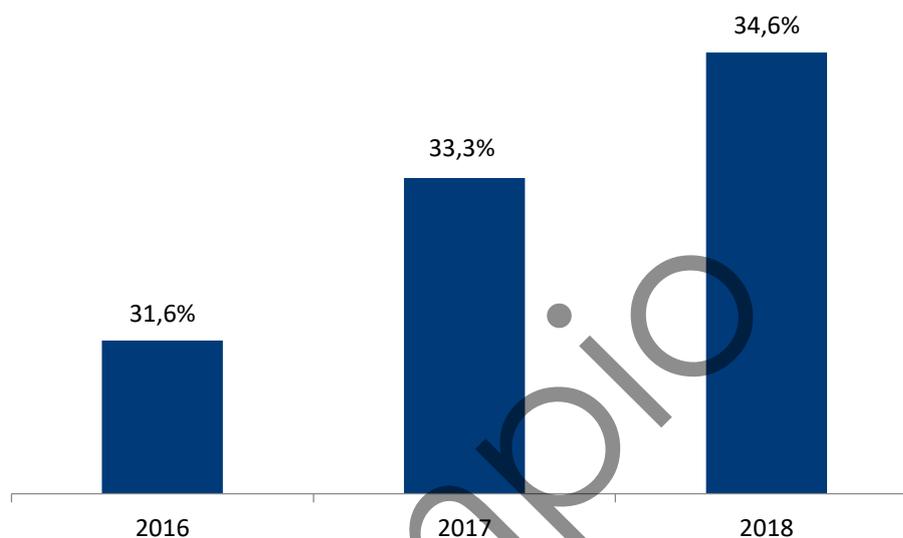
Dall'analisi dei ricavi da traffico sui costi operativi¹⁹, rapporto che permette di quantificare l'autonomia delle aziende dalla contribuzione pubblica, emerge un costante miglioramento

¹⁸ Campione di 49 aziende a partecipazione pubblica che rappresenta circa il 70% dei passeggeri trasportati dell'intero settore.

¹⁹ Costi totali al netto della quota infrastrutturale.

dell'indicatore in questione che nel 2018 raggiunge il valore medio nazionale pari al 34,6%, di poco inferiore al limite minimo previsto dal D.lgs n.422 del 1997 pari al 35%.

Grafico 58 – Andamento ricavi da traffico su costi operativi (%; 2016-2018)



Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati di bilancio aziendali.

Ciò a dimostrazione del fatto che le aziende, nonostante la limitata autonomia sulla leva tariffaria, hanno avviato un percorso di efficientamento che li ha portati da una parte a diminuire alcune voci di costo e dall'altra a migliorare il servizio, facendo registrare un aumento della domanda.

3.2 I contributi pubblici in conto esercizio

La reintroduzione di un sistema centralizzato per il finanziamento in conto esercizio del settore è avvenuto con l'**art. 16-bis, Decreto Legge 6 luglio 2012, n.95**, che istituisce, a decorrere dall'anno 2013, il **Fondo nazionale per il concorso finanziario dello stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario**.

Il Fondo Nazionale Trasporti costituisce pertanto la principale fonte di finanziamento pubblico in conto corrente del settore per le Regioni a statuto ordinario.

3.2.1 Funzionamento del Fondo Nazionale Trasporti

Il Fondo, alimentato inizialmente dalla compartecipazione al gettito dell'accisa sul gasolio per autotrazione e dell'accisa sulla benzina, è stato, **con il decreto legge 24 aprile 2017, n. 50**, sganciato dalle dinamiche fluttuanti dei consumi di carburanti ed è stata definita una dotazione fissa del Fondo. Nonostante la *ratio* del Governo sia stata quella di **rendere strutturali e certe le risorse stanziato**, già con la legge di bilancio 2018 è stata disposta una riduzione del Fondo di 58 milioni, a partire dal 2019 a seguito dell'introduzione della

defiscalizzazione dell'abbonamento. **La dotazione complessiva**, fissata con il D.L. n. 50/17 a 4.932.554.000 €, **viene ridotta a 4.874.554.000€.**

Sul punto sarebbe auspicabile da una parte **garantire la certezza delle risorse in conto corrente** ripristinando le risorse sottratte al Fondo per la copertura della defiscalizzazione dell'abbonamento e dall'altra **stabilizzare il fondo in termini reali attraverso un adeguamento dei contributi alle dinamiche inflazionistiche.** L'adeguamento al TIP (Tasso di inflazione programmata) del fondo avrebbe infatti garantito un incremento annuo di risorse quantificabile in oltre 49 milioni di euro nel 2018, 167 milioni nel 2019, fino ad arrivare a più di 207 milioni nel 2020, necessari a garantire nel tempo il mantenimento di un adeguato livello dei servizi offerti.

RIPARTIZIONE DELLE RISORSE

Con l'istituzione del Fondo vengono parallelamente definiti i criteri di ripartizione delle risorse attraverso il DPCM dell'11 marzo 2013. Criteri che vengono aggiornati con successive modifiche e integrazioni²⁰ e superati con l'avvio della riforma del sistema di ripartizione del Fondo introdotta con il comma 2 dell'articolo 27 del DL 50/2017.

I nuovi criteri stabiliscono che:

- ✓ Il 10% del Fondo venga ripartito tra le regioni **sulla base dei proventi complessivi da traffico** e dell'incremento degli stessi registrato tra il 2014 e l'anno di riferimento. La quota del 10% del Fondo sarà incrementata per ciascun anno del 5% **fino ad un massimo del 20%;**
- ✓ Il 10% del Fondo sarà ripartito tra le regioni in base a quanto previsto dal decreto MIT per **la determinazione dei costi standard**²¹. La percentuale del 10% sarà incrementata per ciascun anno del 5% **fino ad un massimo del 20%.**
- ✓ **La parte residua del Fondo** verrà ripartita, per il primo anno, in proporzione alle quantità storiche dei servizi su base regionale²². A partire dal secondo anno, 2021 in virtù delle recenti modifiche, verrà assegnata invece sulla base dei **livelli adeguati di servizio.**
- ✓ **Penalità del 15% per servizi non affidati con procedure ad evidenza pubblica (applicata dal 2021) e, comunque, esclusivamente per gli affidamenti diretti non conformi al Reg. 1370/2007 e s.m.i. e alle disposizioni nazionali vigenti.**
- ✓ Ciascuna regione non può subire una perdita annua maggiore del 5% rispetto all'anno precedente e, nel primo quinquennio, una riduzione annua maggiore del 10% rispetto alle risorse trasferite nel 2015;
- ✓ Destinazione annuale dello 0,025 per cento dell'ammontare del Fondo alla copertura dei costi di funzionamento dell'Osservatorio.

Le difficoltà riscontrate da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nell'applicazione del nuovo sistema di ripartizione, con particolare riferimento alla definizione dei livelli adeguati di servizio, hanno comportato però un momentaneo **rinvio della riforma del sistema di ripartizione del Fondo Nazionale Trasporti.**

²⁰ DPCM 7 dicembre 2015 e DPCM 26 maggio 2017.

²¹ di cui all'art.1 comma 84 della Legge 244/2013.

²² secondo le percentuali regionali di cui alla tabella allegata al DPCM 11 novembre 2014.

Prima con il comma 1, lett. a) dell'art. 47 decreto-legge 26 ottobre 2019, n. 124 viene consentito che il DPCM 11 marzo 2013 e s.m.i conservi efficacia per il 2019 e viene posticipata al 2021 **l'applicazione della ripartizione della quota residua del Fondo sulla base di livelli adeguati di servizio**. Poi, a seguito dell'epidemia da COVID-19, al fine di contrastare la crisi di liquidità delle aziende di TPL velocizzando i tempi di erogazione del saldo del 20%, con il comma 5 dell'art. 200 del Decreto Rilancio (D.L. 19 maggio 2020, n. 34) viene stabilito che, **anche per il 2020, la ripartizione delle risorse stanziata sul Fondo Nazionale Trasporti sia effettuata applicando le modalità previste dal Decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 marzo 2013** come successivamente modificato ed integrato.

I criteri di ripartizione applicati pertanto, per il 2020, ai sensi del DPCM 11 marzo 2013 e s.m.i., risultano essere:

- ✓ 90% assegnato sulla base delle percentuali tabella 1 del DPCM;
- ✓ 10% (bloccato al 5% da DL 50/2017 rispetto all'anno precedente e, nel primo quinquennio, al 10% rispetto alle risorse trasferite nel 2015) sulla base di:
 - 30% passeggeri
 - 60% ricavi da traffico/costi operativi
 - 10% livelli occupazionali

L'applicazione del DPCM 26 maggio 2017 di modifica del DPCM 11 marzo 2013 fa sì che le decurtazioni delle risorse finanziarie da effettuare a carico delle Regioni a statuto ordinario a seguito della verifica del raggiungimento degli obiettivi previsti non siano effettuate a valere sull'anticipazione, prevista dall'art. 16-bis, comma 6 del DL 95/2012, ma siano applicate con il decreto di riparto del saldo relativo all'anno successivo a quello in cui è effettuata la citata verifica.

Ai sensi del medesimo DPCM, che prevede che per le Regioni che hanno subito eventi calamitosi, per i quali sia stato dichiarato lo stato di emergenza con deliberazione del Consiglio dei Ministri, vi sia l'esclusione delle penalità per l'anno interessato dall'evento, per il 2020, considerato lo stato di emergenza di carattere nazionale, vi sarà la disapplicazione di eventuali decurtazioni.

MODALITA' DI PAGAMENTO

Relativamente alla modalità di pagamento, nelle more dell'emanazione del decreto MIT-MEF di riparto definitivo del Fondo²³, è ripartito, entro il 15 gennaio di ciascun anno, tra le regioni, **a titolo di anticipazione, l'ottanta per cento dello stanziamento**. L'erogazione a favore delle Regioni a statuto ordinario è disposta con cadenza mensile fino alla concorrenza dell'80% dello stanziamento complessivo.

²³ Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare, ai sensi dell'art.27, comma 2, del DL 50/17, entro il 30 giugno di ciascun anno.

3.2.2 Misure volte all'anticipazioni di risorse e corrispettivi dovuti alle imprese di TPL

Il DL rilancio prevede diversi interventi per contrastare gli effetti derivanti dalla diffusione del Covid-19 sugli operatori di servizio di trasporto pubblico regionale e locale di passeggeri oggetto di obbligo di servizio pubblico.

Relativamente le risorse in conto corrente il provvedimento nell'articolo 200 prevede le seguenti misure:

- Per il 2020, in considerazione dell'emergenza sanitaria che ha determinato una forte crisi di liquidità per le aziende di trasporto dovuta alla riduzione degli introiti da bigliettazione e dal trasporto per gite scolastiche, **viene previsto, con il comma 4, che l'anticipazione del Fondo avvenga in un'unica soluzione**, entro la data del 30 giugno 2020, al netto delle eventuali quote già erogate. L'anticipazione prevista in un'unica soluzione è avvenuta con il DD 183 del 25 maggio 2020 anticipando circa 2 milioni di euro relativi ai mesi da giugno a ottobre 2020.
- Ai sensi del comma 6, **entro il 31 luglio 2020 gli enti affidanti devono erogare alle aziende di TPL almeno l'80% degli importi contrattualmente previsti al 31 agosto.**
- Viene prevista, con il comma 5, l'applicazione, anche per il 2020, del DPCM 11 marzo 2013 e s.m.i. per la ripartizione del Fondo, velocizzando in questo modo i tempi di erogazione del saldo del 20%.

4 INVESTIMENTI E SCENARI DI RINNOVO DELLE FLOTTE

A cura di Emanuele Proia, Maurizio Cianfanelli.

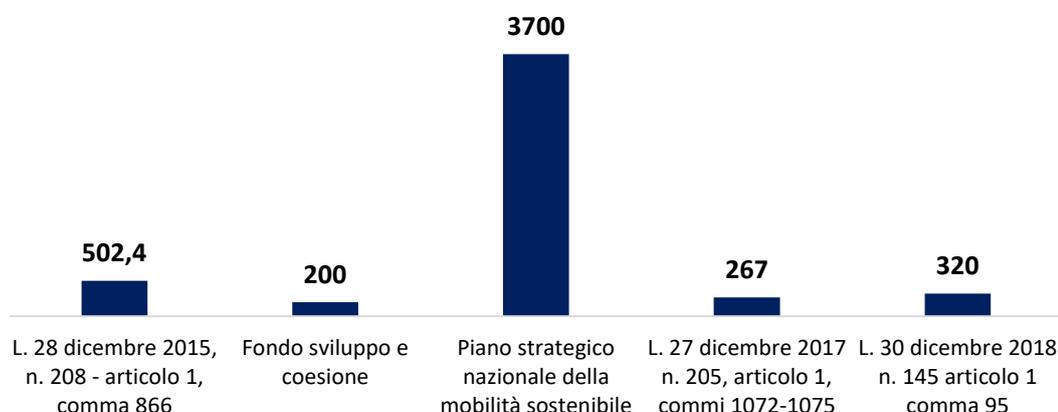
Il **quadro complessivo dei contributi in conto investimenti** stanziati a supporto dello sviluppo del settore del trasporto pubblico locale evidenzia un importo totale pari a **16,6 mld²⁴ di euro**, escluso il cofinanziamento minimo garantito dai soggetti beneficiari, disponibili per l'acquisto di autobus, materiale rotabile ferroviario e per interventi per la sicurezza della rete ferroviaria, al trasporto rapido di massa e al rinnovo della flotta navale.



4.1 Le risorse destinate al rinnovo del materiale rotabile su gomma

L'ammontare complessivo delle risorse statali dedicate al rinnovo degli autobus è pari a circa **5 mld di euro**, al netto della quota di cofinanziamento di competenza dei soggetti beneficiari.

Grafico 59 – Risorse materiale rotabile su gomma (milioni di euro)



²⁴ Sono inoltre stati stanziati ulteriori 515 milioni di euro (addendum PO FSC) dedicati alla strategia nazionale per il rinnovo del materiale rotabile.

Fra le risorse già ripartite fra i soggetti beneficiari ed ancora in parte disponibili:

Il **DI n.345/2016** programma il riparto delle risorse alle Regioni di cui all'articolo 1 comma 83 della Legge 27 dicembre 2013 n 147 come rifinanziate dalla Legge 23 dicembre 2014 n 190. Le risorse del Fondo Autobus ammontano complessivamente a circa **352 milioni di euro per gli anni 2015-2016** (227 milioni per l'anno 2015 e 125 milioni per l'anno 2016). Le risorse per il rinnovo del parco possono essere impiegate esclusivamente per l'acquisto di autobus, escludendo la possibilità di leasing; i mezzi devono avere la più recente classe di emissione di gas di scarico o assenza di emissioni, devono essere dotati del dispositivo di conteggio dei passeggeri in salita e discesa e predisposti per il rilevamento posizione durante la corsa e per la validazione elettronica a bordo dei titoli di viaggio. Il DI n. 579/2019 è intervenuto modificando ed integrando la disciplina sull'erogazione delle risorse alle Regioni (a seguito delle modifiche già apportate con il DM n. 284/2018); nel dettaglio, sono stati posticipati e unificati i termini per la stipula contrattuale e per presentazione istanze, c'è stata un'integrazione della disciplina sull'accesso e il trasporto delle persone a mobilità ridotta e sono state introdotte semplificazioni e precisazioni per le rendicontazioni e l'utilizzo delle risorse.

Il **DM n. 25/2017** definisce le procedure che consentono in via sperimentale di approvvigionarsi mediante una società specializzata (centrale unica di committenza, identificata in Consip) a valere sul fondo istituito con la legge 28 dicembre 2015 n. 208 – Articolo 1 comma 866. Sono state stanziati risorse per 50 milioni di euro per ciascun **esercizio 2017 2018 2019 per un totale di 150 milioni** ripartite tra le Regioni a statuto ordinario e a statuto speciale, con l'esclusione delle Province autonome di Trento e di Bolzano; considerando la quota di cofinanziamento minimo garantito dagli enti beneficiari lo stanziamento risulta pari a 257 milioni di euro. Con il DM 395/2019 sono stati differiti *in primis* i termini prefissati dal DM n. 25/2017 (già modificati con il DM 261/2018) per l'emissione degli ordinativi e l'erogazione dei contributi a favore dei soggetti beneficiari e sono stati unificati i termini temporali per le diverse annualità. Inoltre, sono state precisate le modalità procedurali per la rendicontazione al fine di consentire maggiore flessibilità.

Con la **Delibera CIPE n. 54/2016** è stato approvato il “piano operativo fondo sviluppo e coesione infrastrutture 2014-2020” che dispone **200 milioni di euro** per il rinnovo del parco rotabile su gomma; **l'80% della dotazione è destinata alle aree del Mezzogiorno e il 20% alle aree del Centro-Nord**. Con due addendum al piano operativo infrastrutture FSC 2014-2020 di competenza del MIT, datati dicembre 2017 e febbraio 2018, sono stanziati ulteriori fondi per il rinnovo del materiale rotabile dedicato al TPL, per tutte le modalità: ferrovie urbane, metropolitane, sistemi tranviari, filoviari e autobus su gomma, pari rispettivamente a circa 455 e 66 milioni di euro.

Con il **DPCM 1360/2019** è stato approvato il “**Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile (PSNMS)**”, che fornisce le linee di indirizzo di medio/lungo periodo per l'utilizzo dei contributi a valere sul fondo di cui all'art.1 comma 866 della **legge di bilancio 2017**, pari a **200 milioni per il 2019 e 250 milioni per ciascuno degli anni dal 2020 al 2033**.

I contributi sono destinati al rinnovo del parco degli autobus dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, alla **promozione e al miglioramento della qualità dell'aria con**

tecnologie innovative, in attuazione degli accordi internazionali, nonché degli orientamenti e della normativa dell'Unione Europea in tema di mobilità, energia ed ambiente.

Il PSNMS definisce in sintesi le scelte per il rinnovo del parco mezzi su gomma al **2033**, i criteri per l'utilizzo delle risorse, le quote di cofinanziamento statale in relazione alle tecnologie di alimentazione e al tipo di servizio svolto. Per i primi tre anni di ogni quinquennio **fino al 50%** del contributo è destinato alla predisposizione dell'**infrastruttura di supporto ai mezzi ad alimentazione alternativa**.

È prevista la ripartizione delle risorse a 3 diversi soggetti beneficiari:

1. le **Regioni (2,2 mld di euro)**
2. i **Comuni** capoluogo delle Città metropolitane e di Comuni capoluogo delle Province ad **alto inquinamento (398 mln di euro)**;
3. i **Comuni e città metropolitane con più di 100.000 abitanti (1.1 mld di euro)**.

Il riparto delle risorse è effettuato nel rispetto dell'articolo 7-bis del DL 243/2016 (34% del Fondo destinato alle Regioni del Sud).

Il PSNMS definisce anche le tipologie di mezzi cofinanziabili. Per l'acquisto di mezzi adibiti al **servizio urbano**, il piano fissa una quota di finanziamento statale pari al **60%** per l'acquisto di mezzi alimentati a **metano** (compresso e liquido) e pari all'**80%** per i mezzi **elettrici o idrogeno**.

Per il **servizio extraurbano**, la quota di finanziamento statale è pari all'**80%** per l'acquisto di mezzi a **metano** (compresso e liquido).

È prevista un contributo per l'acquisto di autobus **diesel e/o ibridi (50%)**, limitatamente per il primo quinquennio, per i casi previsti dal piano (Regioni dove non è possibile realizzare una rete infrastrutturale di supporto per l'alimentazione dei veicoli).

Per i primi 3 anni di ogni quinquennio, è previsto lo stanziamento di parte delle risorse per la realizzazione delle opere infrastrutturali di supporto; un contributo massimo pari al 2% può essere destinato alla predisposizione di piani di investimento esecutivi.

Sia in ambito urbano ed extraurbano è prevista la possibilità di fruire delle **risorse statali**, nella misura del **100%**, per l'acquisto di veicoli ad alimentazione elettrica, ad idrogeno e metano, per consentire anche agli enti locali e Regioni che non dispongono di risorse proprie di accedere al contributo. Tale soluzione consente di liberare risorse proprie ed eventualmente in autofinanziamento aziendale per acquisto autobus diesel euro 6. Tuttavia, in caso di finanziamento integrale senza cofinanziamento è prevista una penalità nella ripartizione delle risorse.

Sono stati inoltre ripartiti **379,9 milioni di euro** alle Regioni a statuto ordinario e a statuto speciale per il rinnovo dei parchi autobus, utilizzati per i servizi di trasporto pubblico locale e regionale. Le risorse fanno riferimento per 247 milioni di euro (annualità dal 2018 al 2025) al **Fondo investimenti e sviluppo infrastrutturale del Paese** istituito con l'articolo 1, comma 140, della legge 232 dell'11 dicembre 2016 e rifinanziato dalla legge n. 205 del 27 dicembre 2017, articolo 1, commi 1072-1075 e per 132,9 milioni di euro (annualità dal 2020 al 2033) al **Fondo investimenti amministrazioni centrali** istituito con l'art 1 comma 95

della L. 145 del 30 dicembre 2018. Il decreto finanzia autobus di ogni tipologia di alimentazione, purché caratterizzati da emissione nei gas di scarico di più recente classe; le risorse non risultano quindi soggette ai vincoli definiti dal piano strategico nazionale della mobilità sostenibile che subordina il finanziamento all'acquisto di autobus elettrici, a metano e a idrogeno, consentendo l'alimentazione diesel esclusivamente là dove per motivazioni di natura infrastrutturale non è possibile l'alimentazione alternativa.

Sempre a valere sul Fondo investimenti amministrazioni centrali istituito con l'art 1 comma 95 della L. 145 del 30 dicembre 2018 sono destinati **circa 187 milioni di euro** al rinnovo del materiale rotabile su gomma, le cui regole di utilizzo e riparto fra i soggetti beneficiari sono ancora in fase di definizione.

4.1.1 Autobus e investimenti

Le politiche di finanziamento del settore intraprese dal Governo negli ultimi anni non hanno assicurato un adeguato tasso di sostituzione degli autobus, comportando un progressivo invecchiamento del materiale rotabile. Un'indagine Asstra che ha coinvolto il 56% delle Aziende associate in termini di numero di imprese ed il 78% in termini di fatturato, ha rilevato come al primo semestre 2018 si sia raggiunta un'**età media del parco autobus pari a 12,3 anni**, ben al di sopra dell'età media dei principali paesi dell'Unione europea.

Grafico 60 – Età media flotta autobus paesi europei²⁵



Il dato evidenzia le gravi difficoltà in cui versa la nostra flotta su gomma; inevitabili sono le ripercussioni ambientali, economiche e sulla qualità del servizio erogato, considerando che il mezzo di trasporto rappresenta l'interfaccia principale fra operatore di trasporto ed utenza.

La flotta presenta ancora una parte consistente del parco concentrata nelle categorie Euro II ed Euro III²⁶.

²⁵ Fonti:

Spagna: OBSERVATORIO MOVILIDAD METROPOLITANA · Informe 2017

Germania: Vdv

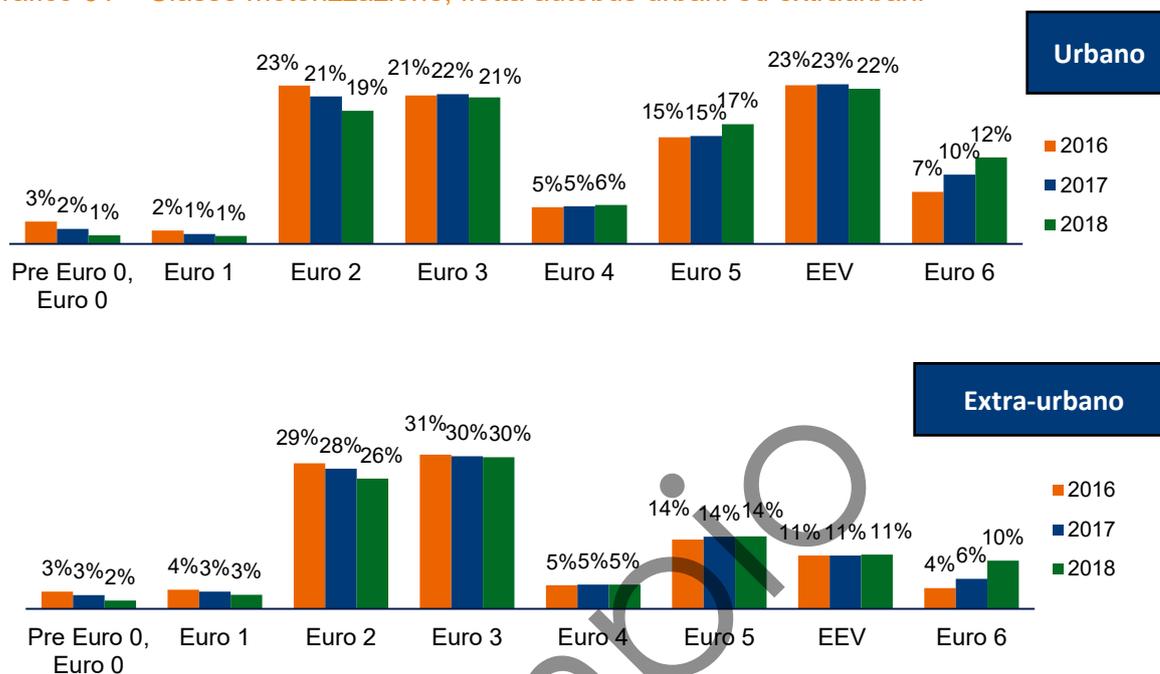
Francia: Chiffres clés du transport public 2017

Regno Unito: elaborazioni su dati UK Government- Department of transport – Transport statistics Great Britain Annual bus statistics

Italia: indagine Asstra 2018

²⁶ Gli autobus appartenenti alle categorie pre-euro 0 ed euro 0 contabilizzati al I semestre 2018, sono destinati ad uscire dal servizio nel 2019, considerando il divieto di circolazione degli autobus euro 0 che è entrato in vigore a decorrere dal 1° gennaio 2019 (ad esclusione dei veicoli di interesse storico e collezionistico); inoltre, la Legge n.96/2017 recante "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, articolo 27, comma 11-bis, prevede che i contratti di servizio stipulati dal 31 dicembre 2017 dovranno escludere che l'affidatario del servizio di

Grafico 61 – Classe motorizzazione, flotta autobus urbani ed extraurbani

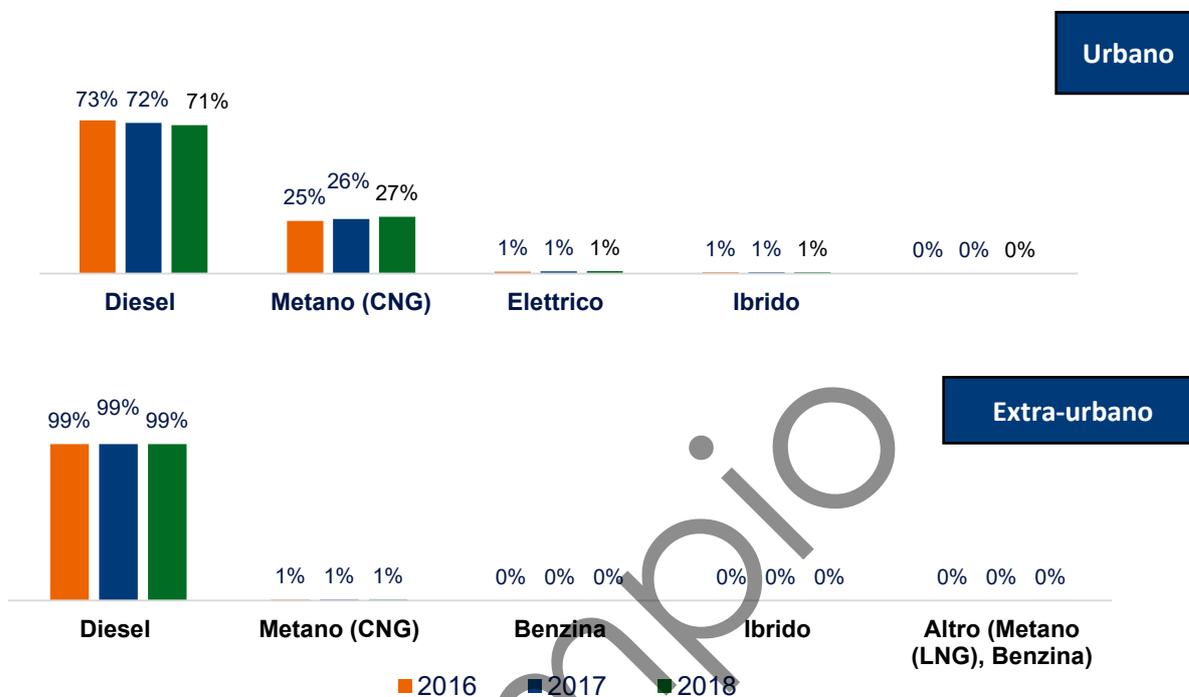


Fonte: indagine Asstra 2018

La tipologia di alimentazione più diffusa è il diesel, anche se in ambito urbano risulta una quota rilevante di autobus a metano compresso. Le indagini evidenziano come sia in crescita la quota di veicoli elettrici nelle flotte aziendali in quanto varie realtà hanno introdotto nuovi sistemi di autobus elettrici; nonostante ciò, risulta ancora debole la rilevanza di tale tipologia di alimentazione in Italia.

trasporto regionale o locale possa avvalersi di veicoli a motore con determinate caratteristiche inquinanti (veicoli a motore adibiti al trasporto pubblico regionale e locale appartenenti alle categorie M2 o M3, alimentati a benzina o gasolio con caratteristiche antinquinamento Euro 0 o Euro 1).

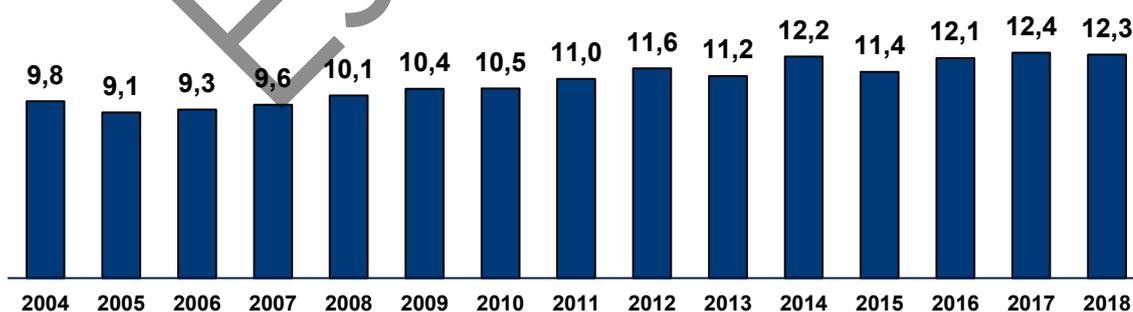
Grafico 62 – Alimentazione dei mezzi circolanti, servizio urbano ed extraurbano



Fonte: indagine Asstra 2018

L'evoluzione dell'età media negli ultimi 15 anni evidenzia un progressivo invecchiamento, che ha portato il parco autobus dai 9,8 anni del 2004 fino ai 12,3 del 2018.

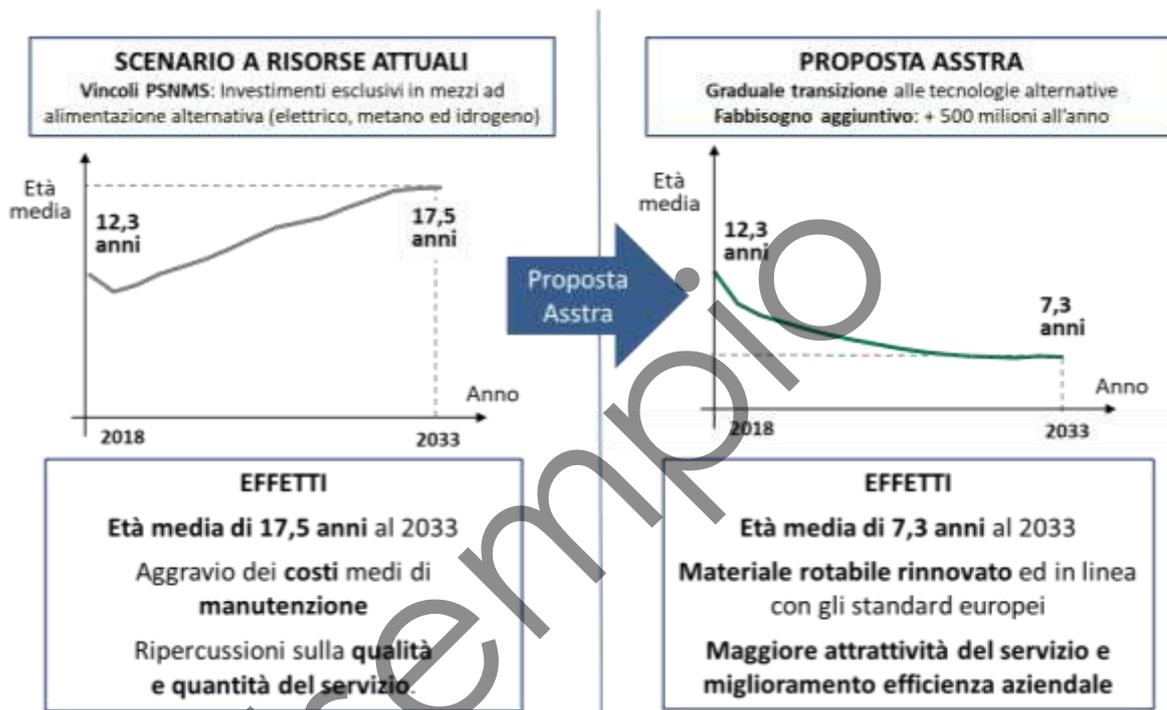
Grafico 63 – Evoluzione età media flotta autobus urbano ed extraurbano



Fonte: indagine Asstra 2018

- ⇒ **Lo scenario tendenziale a risorse attuali:** alcune simulazioni sviluppate da Asstra evidenziano che in mancanza di finanziamenti aggiuntivi, considerando i vincoli imposti dal piano strategico nazionale della mobilità sostenibile in tema di alimentazione dei mezzi, l'età media del parco mezzi arriverà a 17,5 anni.
- ⇒ **La proposta di Asstra:** il fabbisogno economico necessario per perseguire le ambiziose linee di indirizzo di rinnovo della flotta autobus dettate dal piano strategico consentendo una graduale transizione energetica alle tecnologie alternative, garantendo al tempo

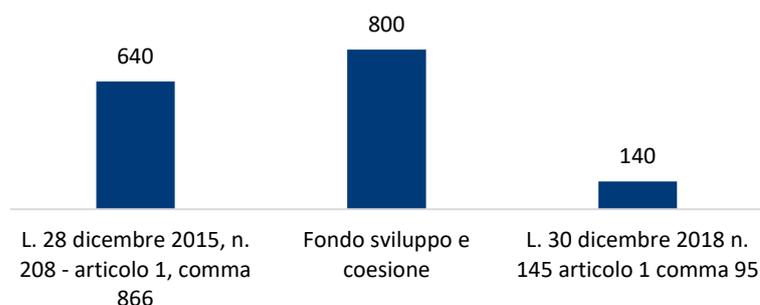
stesso un ringiovanimento dei mezzi (raggiungimento età media europea) è stimabile in **500 milioni di euro aggiuntivi all'anno**, derivanti da iniezioni aggiuntive di risorse statali e dalla predisposizione di strumenti finanziari innovativi *ad hoc* per il settore Tpl alimentati con risorse europee, prevedendo inoltre l'attualizzazione e l'utilizzo delle risorse del PSNMS nei primi anni.



4.2 Le risorse destinate al rinnovo del materiale rotabile ferroviario

L'ammontare complessivo delle risorse statali dedicate al rinnovo del parco rotabile ferroviario è pari a circa **1,6 mld di euro**, al netto della quota di cofinanziamento di competenza dei soggetti beneficiari.

Gráficoo 64 – Risorse materiale rotabile ferroviario (milioni di euro)



In tema di investimenti per il rinnovo del parco rotabile ferroviario, il **DM n. 408 del 10 agosto 2017** stabilisce le modalità e le procedure per l'utilizzo delle risorse stanziato sul

fondo ai sensi dell'articolo 1, comma 866, terzo periodo, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, pari a **210 milioni di euro** per ciascuno degli anni **2019 e 2020**, a **130 milioni di euro** per l'anno **2021** e a **90 milioni di euro** per l'anno **2022**. Le risorse sono destinate esclusivamente all'acquisto del materiale rotabile ferroviario e dei relativi equipaggiamenti, in relazione all'urgente necessità di accelerare i tempi di rinnovo del parco utilizzato per i servizi di trasporto ferroviario regionale o regionale metropolitano. Recentemente è intervenuto il DM n. 154/2020 di modifica ed integrazione della disciplina sull'erogazione di risorse alle regioni annualità 2019-2020-2021-2022 per l'acquisto di materiale rotabile ferroviario di cui al DM 408 del 10/08/2017, consentendo lo spostamento dei termini per la stipula contrattuale e il sollevamento del termine per presentazione istanze, l'unificazione dei termini stessi per le risorse delle quattro annualità e fornendo precisazioni dei termini per attrezzature di riqualificazione, semplificazioni e precisazioni per le rendicontazioni e l'utilizzo delle risorse.

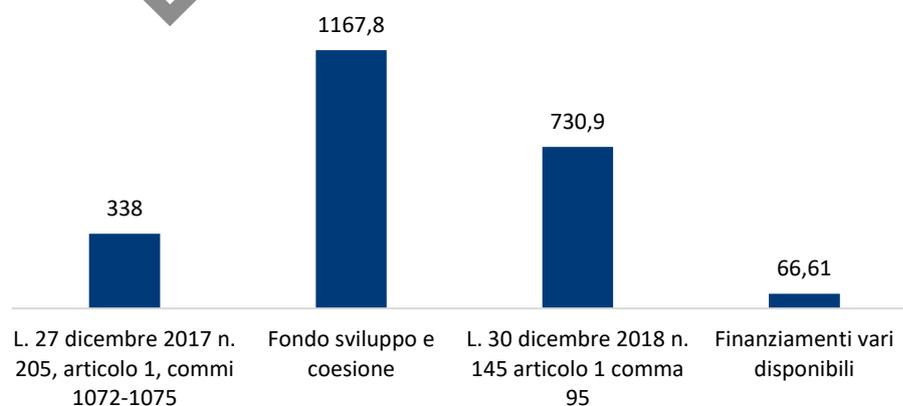
Con la **Delibera CIPE n. 54/2016** è approvato il "Piano operativo fondo sviluppo e coesione infrastrutture 2014-2020" che dispone **800 milioni di euro** per il rinnovo del parco rotabile ferroviario; l'**80% della dotazione è destinata alle aree del Mezzogiorno e il 20% alle aree del Centro-Nord**.

Sono inoltre disponibili **circa 140 milioni di euro**, ancora da ripartire, a valere sulle risorse del **Fondo investimenti amministrazioni centrali** istituito con l'art 1 comma 95 della L. 145 del 30 dicembre 2018 destinate all'acquisto di materiale rotabile ferroviario.

Le risorse destinate ad interventi e sicurezza ferroviaria

Le risorse stanziare per interventi per il potenziamento e l'ammodernamento e per la sicurezza delle linee interconnesse ed isolate dalla rete ferroviaria nazionale sono complessivamente circa **2,3 mld di euro**.

Grafico 65 – Risorse destinate ad interventi e alla sicurezza ferroviaria (milioni di euro)



A valere sul Fondo investimenti e sviluppo infrastrutturale del Paese istituito con l'articolo 1, comma 140, della legge 232 dell'11 dicembre 2016 e rifinanziato dalla legge n. 205 del 27 dicembre 2017, articolo 1, commi 1072-1075 sono stati ripartiti fra i diversi interventi **338 mln di euro**; con il DM 361/2018 le risorse stanziare sono ripartite secondo

le modalità del DM 30/2018, per l'attrezzaggio tecnologico ed i sistemi di protezione marcia treno delle ferrovie non interconnesse alla rete nazionale.

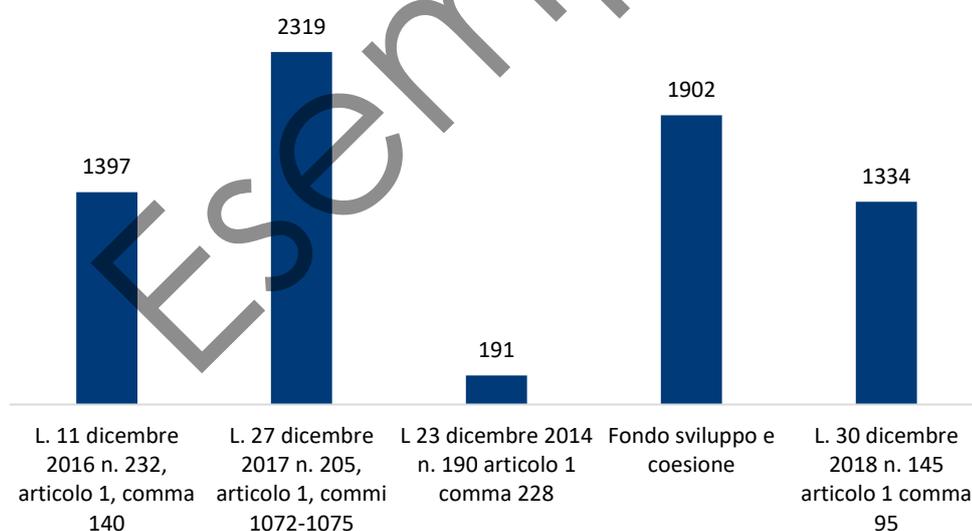
Con riferimento alle risorse del **Fondo sviluppo e coesione** di cui alla L. 23 dicembre 2014, n. 190 - articolo 1, comma 703 sono stati allocati fra i vari interventi con le delibere CIPE n. 54/2016, n. 98/2017 e n. 12/2018 **oltre 911 mln di euro** per progetti di potenziamento ed ammodernamento delle linee isolate ed interconnesse (di cui 201,8 mln di euro per le ferrovie interconnesse, 670,67 mln di euro per le ferrovie isolate e 38,61 mln di euro sia ferrovie interconnesse ed isolate) e **256,7 mln di euro** per la sicurezza delle linee ferroviarie interconnesse alla rete nazionale.

Infine, a valere sulle risorse del **Fondo investimenti amministrazioni centrali**, istituito con l'art 1 comma 95 L. 145 del 30 dicembre 2018 sono disponibili circa **209,5 mln di euro** per il potenziamento ed ammodernamento delle ferrovie regionali e **521,45 mln di euro** per la messa in sicurezza delle ferrovie isolate dalla rete ferroviaria nazionale.

4.3 Le risorse destinate al trasporto rapido di massa

L'ammontare complessivo delle risorse destinate al trasporto rapido di massa è pari a circa **7,2 mld di euro**.

Grafico 66 – Risorse destinate al trasporto rapido di massa (milioni di euro)



A valere sulle risorse del **Fondo investimenti e sviluppo infrastrutturale del Paese** istituito con l'articolo 1, comma 140, della legge 232 dell'11 dicembre 2016 e rifinanziato dalla legge n. 205 del 27 dicembre 2017, articolo 1, commi 1072-1075 sono destinati allo sviluppo dei sistemi di trasporto rapido di massa:

- ✓ **1.397 mln di euro**, ripartiti prima con il DPCM 21 luglio 2017 fra i diversi programmi e con il DM 360/2018 fra i diversi interventi;
- ✓ **oltre 2.319 mln di euro**, ripartiti prima con il DPCM 28 novembre 2018 fra i diversi programmi e con il DM 607/2019 fra i diversi interventi.

Fra le ulteriori risorse destinate al trasporto rapido di massa **191 mln di euro** fanno riferimento al **Fondo per migliorare l'offerta di servizi di TPL nelle aree metropolitane**

di cui all'articolo 1 comma 228, della legge 190 del 23 dicembre 2014 e modificato dalla legge n. 205 del 27 dicembre 2017, articolo 1, comma 1085, ripartite con il DM 86/2018.

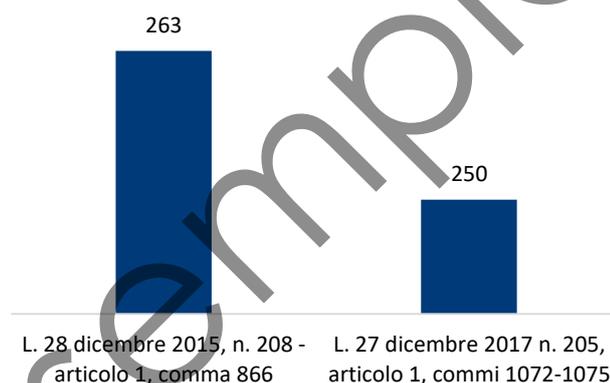
Oltre **1.9 mld di euro**, a valere sulle risorse del **Fondo sviluppo e coesione** di cui alla L. 23 dicembre 2014, n. 190 - articolo 1, comma 703, sono stati allocati fra i vari interventi con le delibere CIPE n. 54/2016, n. 98/2017 e n. 12/2018.

Infine, sono disponibili ed in attesa di riparto, a valere sulla dotazione del **Fondo investimenti amministrazioni centrali** istituito con l'art 1 comma 95 della L. n. 145 del 30 dicembre 2018, circa **1.334 mln di euro**, ripartiti fra i diversi programmi con il DPCM 11 giugno 2019.

4.4 Le risorse destinate al rinnovo dei mezzi navali

Le risorse per il rinnovo della flotta delle unità navali sono pari complessivamente a **513 mln di euro**.

Grafico 67 – Risorse destinate al rinnovo dei mezzi navali (milioni di euro)



Con il **DM n. 52/2018** ed il **DM 397/2019** sono definiti i criteri per il riparto tra le Regioni delle risorse per il **rinnovo della flotta delle unità navali** adibite ai servizi di trasporto pubblico locale; le risorse fanno riferimento al “Fondo finalizzato all’acquisto diretto, ovvero per il tramite di società specializzate o al noleggio dei mezzi adibiti al trasporto pubblico locale e regionale” e al “Fondo investimenti e sviluppo infrastrutturale del Paese istituito con l’articolo 1, comma 140, della legge 232 dell’11 dicembre 2016 e rifinanziato dalla legge n. 205 del 27 dicembre 2017, articolo 1, commi 1072-1075”, e sono pari rispettivamente a **262.6 mln di euro** e **250 mln di euro**, per il periodo che intercorre fra il **2017 e il 2030**.

5 LA MOBILITA' SMART

A cura di Laura Campanini (Intesa Sanpaolo), Daniela Carbone (ASSTRA), Nadia Amitrano (ASSTRA)

In Italia il trasporto pubblico soddisfa poco più del 14,2% della domanda di mobilità. La gran parte della domanda viene soddisfatta dal trasporto individuale e più dell'81,5% è assicurato dalle automobili (capitolo 1).

Un maggiore utilizzo del trasporto pubblico rispetto a quello privato comporterebbe effetti positivi in termini di riduzione dell'inquinamento e della congestione delle nostre strade, una riduzione dei consumi di combustibili fossili (decarbonizzazione), una migliore qualità della vita. Tuttavia, il passaggio dal mezzo privato a quello pubblico non è semplice: è indubbio che l'attrazione degli italiani verso il trasporto privato è legata, in alcuni casi, al fatto che il trasporto collettivo sconta problemi strutturali e di offerta del servizio che, complessivamente, non incoraggiano al cambiamento. Inoltre, la fruibilità, la qualità e l'efficienza del trasporto pubblico sono elementi decisionali importanti.

Un esempio significativo sulla possibilità di effettuare l'auspicato switch fra modalità di mobilità è rappresentato dall'introduzione dell'alta velocità: sulle tratte servite da AV si è infatti assistito all'auspicato shift fra modalità di trasporto e i modelli di consumo si sono modificati.

Il passaggio a un modello di mobilità sostenibile richiede che si intervenga su una pluralità di fronti e che diversi soggetti, in ruoli differenti, si facciano carico di significative innovazioni e investimenti.

Le istituzioni pubbliche hanno un ruolo determinante sia a livello sovranazionale e nazionale sia a livello locale. Solo l'adozione di politiche, strumenti e incentivi consente di pianificare e integrare diversi sistemi di mobilità in modo sostenibile: la redazione dei PUMS, le politiche di *traffic management* e lo sviluppo della mobilità collettiva sono strumenti essenziali.

Perché si affermi e consolidi un nuovo stile di mobilità è necessario che si affermi e consolidi un'offerta di trasporto multimodale. Ruolo importante è anche quello dei gestori del servizio di trasporto pubblico locale che possono migliorare la fruibilità e accessibilità del servizio che risultano legate sia alla tipologia di servizio offerto e alla sua quantità, sia alla digitalizzazione sia all'integrazione di informazioni e servizi.

L'adeguamento e il miglioramento dell'offerta di TPL si realizzano sia attraverso il miglioramento e l'ampliamento delle reti e il rinnovo della flotta con l'adozione di mezzi elettrici e/o a minori emissioni (si veda capitolo 4), sia tramite gli *intangibles* e il digitale che possono rappresentare elementi importanti.

5.1 La mobilità intelligente

Una politica di mobilità urbana efficace è uno dei principali obiettivi perseguiti dalle Aziende di Trasporto negli ultimi anni. L'aumento continuo della domanda di mobilità ha incentivato l'utilizzo di un approccio di sistema basato sulle nuove tecnologie nel quale informazione, gestione e controllo della mobilità operano in sinergia, ottimizzando l'uso delle infrastrutture, dei veicoli e delle piattaforme logistiche in un'ottica multimodale.

Gli Intelligent Transport Systems (ITS) fondati sull'interazione fra informatica e telecomunicazioni, permettono di considerare i trasporti in ottica di "sistemi integrati", dove i flussi di traffico sono distribuiti in modo equilibrato tra le varie modalità, per maggiore efficienza, produttività e, soprattutto, sicurezza.

Come recita la Direttiva europea 40/2010, «I sistemi di trasporto intelligenti (ITS) sono applicazioni avanzate che, senza essere dotate di intelligenza in senso proprio, mirano a fornire servizi innovativi relativamente ai diversi modi di trasporto e alla gestione del traffico e consentono a vari utenti di essere meglio informati e di fare un uso più sicuro, maggiormente coordinato e più «intelligente» delle reti di trasporto».

Tali funzionalità, di per sé fondamentali nella concezione della mobilità ante Covid-19, diventano essenziali a seguito dell'emergenza epidemiologica sviluppatasi nel 2020. La gestione del traffico e l'informazione agli utenti consentirebbero un utilizzo sicuro del mezzo in modo da evitare una possibile diffusione del virus.

Gli operatori (pubblici o privati, pianificatori o gestori, utenti o fornitori di servizi) hanno a disposizione una scelta ampia e variegata di possibilità realizzative che interessano praticamente tutte le aree della mobilità: sistemi per la gestione del traffico veicolare, sistemi per l'informazione agli utenti, sistemi per la gestione del trasporto collettivo, sistemi di videosorveglianza, sistemi per l'integrazione modale, sistemi di ticketing, piattaforme digitali. L'utilizzo di una mobilità intelligente può, quindi, consentire di ottimizzare l'esistente attraverso l'utilizzo e l'integrazione di sistemi ICT e nuove tecnologie.

Le tecnologie digitali consentono, inoltre, di sviluppare nuovi modelli di offerta che garantiscono una maggiore integrazione fra forme e tipologie di servizi diversi. Si tratta di creare delle piattaforme in cui si integrano diverse tipologie di servizi in modo che l'utente possa scegliere la combinazione più opportuna, selezionando fra le proposte, utilizzando una pluralità di servizi in modo intermodale, prenotando, pagando on line.

L'applicazione dell'intelligenza artificiale al TPL può consentire l'utilizzo di un nuovo modello di fleet management che preveda servizi di diagnostica automatica della flotta, controllo da remoto, assistenza. L'adozione di una black box all'interno del veicolo può consentire di raccogliere dati e informazioni che possono poi trovare diverse applicazioni e utilizzi: dalla ricostruzione degli incidenti, all'analisi dei flussi di traffico, alla interazione con semafori intelligenti.

Si pensi quanto le tecnologie digitali possano dare un supporto in questa fase emergenziale per il controllo dei flussi di traffico e la gestione in sicurezza del servizio.

Fra le tecnologie che hanno avuto maggiore diffusione si segnalano i sistemi AVM (Automatic Vehicle Monitoring), che consentono di monitorare e regolare in tempo reale la flotta aziendale, i sistemi di videosorveglianza, cruciali per la sicurezza dei passeggeri e degli operatori di trasporto e l'adozione di piattaforme digitali che migliorano la fruibilità e l'accessibilità del servizio in un'ottica di mobilità smart e multimodale. Di seguito vengono approfondite, all'interno di distinti box, le potenzialità, i benefici e lo stato di utilizzo delle specifiche tecnologie.

Focus: il sistema AVM

I sistemi AVM (Automatic Vehicle Monitoring), oggi largamente diffusi tra le aziende di trasporto pubblico, consentono principalmente il monitoraggio e la regolazione del servizio in tempo reale della flotta aziendale. I punti di forza relativi all'adozione di un sistema AVM sono molteplici e sono relativi ad una maggiore consapevolezza dell'esercizio, alla possibilità di eseguire interventi celeri di manutenzione e regolazione, ad ottimizzare la progettazione del servizio, a migliorare le informazioni all'utenza e in particolare la qualità percepita dal cliente, a creare un sistema integrato di dati con possibilità di analisi a consuntivo e previsionale, a fornire un supporto alle decisioni per il management, a certificare il servizio, ad avere disponibilità di analisi statistiche dettagliate e ad aumentare la sicurezza a bordo. Attraverso la loro dotazione tecnologica di interconnessione (seriali, rete ethernet, Can bus, I/O, WiFi), oggi i sistemi AVM sono in grado di gestire non solo i dati di servizio attinenti alle corse di linea, ma di essere integrati con gli altri sistemi di bordo, come i sistemi di monetica, la videosorveglianza, la gestione semaforica, i contapasseggeri e con i sistemi di infomobilità. Spesso però lo sviluppo delle interfacce risulta oneroso, bloccante e legato alla disponibilità a produrre protocolli e interfacce specifiche da parte dei singoli fornitori.

L'introduzione dell'AVM deve modificare e permeare tutta l'organizzazione aziendale per poter avere successo. Data la complessità del sistema, è spesso necessario un processo capace di attraversare l'intero processo organizzativo aziendale per valorizzarne appieno le potenzialità a favore di un incremento del vantaggio competitivo. Una buona organizzazione potrebbe inoltre garantire costi contenuti dal un punto di vista manutentivo.

Lo Stato dell'arte del Sistema AVM è stato indagato da una rilevazione ASSTRA del 2018 tra le Aziende associate. Hanno partecipato alla rilevazione 46 Aziende distribuite su tutto il territorio nazionale e di tutte le dimensioni che rappresentano il 53% dell'universo per le vetture*Km prodotte su gomma. Alla data del 31/12/2018 l'87% delle Aziende che hanno risposto al questionario dichiarano di essere dotate di un sistema AVM con una percentuale di copertura dell'esercizio pari al 90%. Dall'analisi emerge come siano molteplici i benefici che si possono ottenere dall'adozione di questi sistemi e il 70% delle aziende intervistate dichiara di avere effettuato delle specifiche analisi sui benefici ottenuti con l'AVM. L'andamento generale delle risposte date dal campione evidenzia quanto di buono le Aziende hanno ottenuto e soffermandoci ad analizzare i principali benefici ottenuti si osserva che per il 50% delle aziende si è ottenuto un **miglioramento della soddisfazione del cliente**; per il 45% delle aziende **l'ottimizzazione dei tempi di percorrenza** mentre il 30% delle aziende dichiara di aver registrato un **miglioramento dei processi aziendali**. Inoltre, la gran parte delle Aziende (il 95%) dichiara una interazione tra il conducente ed il sistema: si va dalla vestizione/qualifica del mezzo (nel 64% dei casi) alle comunicazioni di emergenza (44% dei casi). Riguardo l'affidabilità del sistema, le aziende dichiarano buone prestazioni con un valore di affidabilità medio pari a 3,8 (scala: da 1, insufficiente e 5, ottimo).

Focus: i sistemi di videosorveglianza

I sistemi di videosorveglianza rappresentano una tecnologia, oggi, molto comune che viene utilizzata nel mondo del trasporto Pubblico Locale, soprattutto per gli aspetti legati alla sicurezza.

Nel 2019 ASSTRA ha avviato la rilevazione statistica tra le Aziende di Trasporto Pubblico per ottenere un quadro dell'uso della videosorveglianza in tale settore.

Lo studio è stato condotto al fine di:

- ✓ Fotografare lo stato dell'arte del sistema di videosorveglianza di bordo.
- ✓ Stimare i costi e i benefici dell'adozione di questo sistema.
- ✓ Valutare l'efficacia ed evidenziare eventuali criticità.
- ✓ Individuare le diverse possibili soluzioni tecnologiche.
- ✓ Approfondire gli aspetti funzionali, organizzativi e gestionali.

L'analisi è risultata altamente significativa: il campione analizzato comprendeva infatti le medio-grandi aziende di tutto il territorio nazionale e soprattutto comprendeva anche le medio-piccole aziende italiane. Inoltre, le aziende del campione svolgono un servizio misto (tra urbano, extraurbano) su gomma, su ferro e di navigazione marittima. Dall'analisi sono emerse due importanti considerazioni: **il 90% delle aziende è dotato di un sistema di videosorveglianza di bordo**. Il 10% delle aziende che ancora non ha un sistema di videosorveglianza di bordo manifesta l'intenzione di investire su questo.

La motivazione principale che spinge le aziende verso l'adozione di sistemi di videosorveglianza di bordo è, senza dubbio, la protezione dell'incolumità delle persone a bordo, siano essi passeggeri o operatori del trasporto (autisti o verificatori). Questo pone in evidenza come le aziende abbiano un'attenzione molto alta verso la qualità del servizio e soprattutto della sicurezza dello stesso. Gli sforzi per questi sistemi, oltre a quelli economici, sono anche di carattere organizzativo perché, per dotarsi di un sistema di videosorveglianza, le aziende devono spesso affrontare anche aspetti organizzativi importanti. I dati analizzati risultano, inoltre, in linea con la tendenza europea evidenziata nello studio UITP (International Public Transport Association) di settembre 2018, dal titolo "International trends in video surveillance". Comparando entrambe le indagini, emerge con evidenza l'aumento dei benefici percepiti dall'adozione di sistemi di videosorveglianza in termini di sicurezza sia da parte dei viaggiatori sia dei lavoratori (personale di guida, etc.).

E' opportuno inoltre segnalare che l'utilizzo dei sistemi di videosorveglianza e/o telecamere intelligenti risulta particolarmente utile in questa fase emergenziale per monitorare i flussi ed evitare assembramenti eventualmente con la possibilità di diffusione di messaggi sonori/vocali/scritti

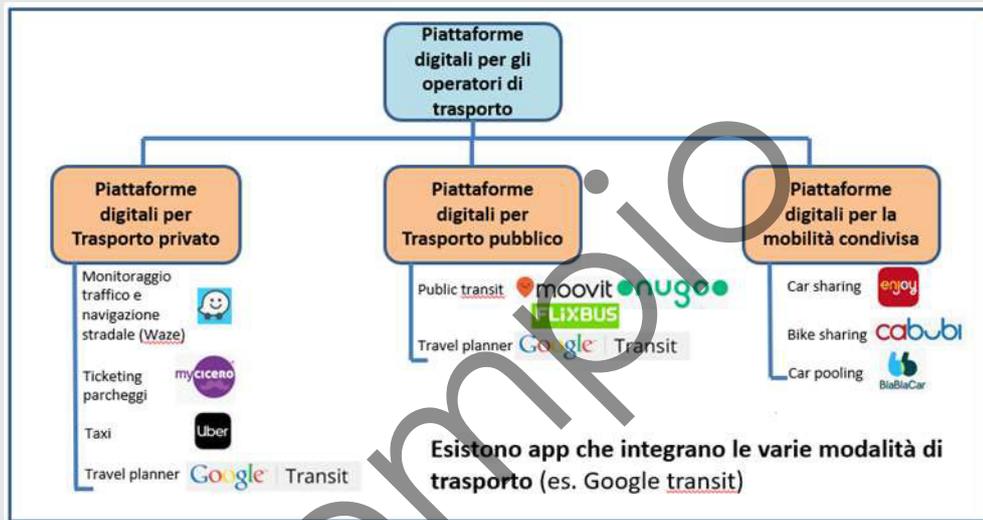
Focus: le piattaforme digitali

In tutto il mondo e soprattutto nelle grandi aree metropolitane negli ultimi anni si stanno sempre più affermando le piattaforme digitali, al servizio di una mobilità integrata e condivisa, con l'obiettivo di accrescere la qualità, la semplicità e l'appetibilità dell'esperienza del viaggio attraverso un unico punto di accesso in grado di consentire:

- ✓ la pianificazione integrata ed intermodale del viaggio;
- ✓ la prenotazione;
- ✓ il pagamento;
- ✓ l'emissione di titoli di viaggio;
- ✓ eventuali servizi aggiuntivi e innovativi.

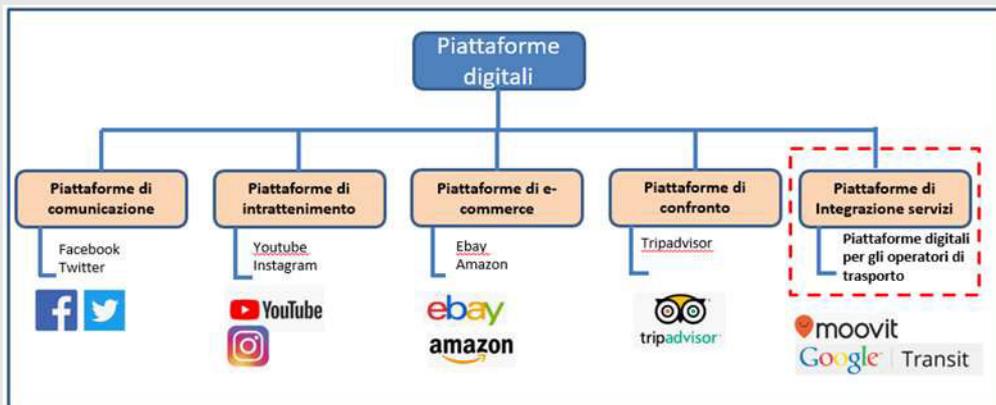
Tutto ciò è traducibile in una applicazione che integra ed aggrega i servizi offerti dai vari operatori di trasporto pubblico, dai fornitori dell'ampia gamma dei servizi di mobilità nonché da eventuali attività economiche legate all'esperienza di viaggio (alberghi), sfruttando i dati aperti (c.d. Open data) e le infrastrutture esistenti (Internet, smartphone, cloud computing, e così via).

Il termine piattaforma digitale in generale indica un'infrastruttura digitale che consente a gruppi diversi di interagire. Le piattaforme hanno quindi il ruolo di intermediare tra soggetti differenti quali ad esempio clienti, fornitori di servizi, produttori e talvolta oggetti fisici.



Le piattaforme assumono allo stato attuale un ruolo strategico e hanno un impatto tale da condizionare in maniera trasversale tutti gli aspetti delle relazioni umane, personali ed economiche. Oggi grandi player hanno sviluppato piattaforme con diverse finalità quali la comunicazione, l'intrattenimento, il commercio elettronico e l'integrazione di servizi, quali ad esempio quelli dedicati ai trasporti.

Le piattaforme digitali dedicate ai trasporti si suddividono a loro volta in piattaforme dedicate al trasporto privato, al trasporto pubblico, alla mobilità condivisa e a servizi di mobilità integrata.



Le piattaforme digitali hanno in comune:

a) una **infrastruttura digitale** per garantire l'interazione tra utenti e fornitori di servizi / contenuti;

b) la raccolta di grandi quantità di **dati** (al centro del **modello di business**), aprendo alle potenzialità dei big data.

I dati raccolti possono dare agli operatori coinvolti un importante **vantaggio competitivo** e consentire, tramite appositi algoritmi, l'analisi delle abitudini e preferenze degli utilizzatori.

Una visione più ampia rispetto alle piattaforme digitali è offerta oggi dai Maas (Mobility as a service), che coinvolgono le società per il trasporto pubblico e privato, gli operatori di mobilità condivisa, le aziende di telecomunicazioni, gli operatori di pagamento, le autorità locali ed enti per la pianificazione urbana. La *mobility as a service* è in grado, così, di rispondere a una domanda di mobilità che non può essere soddisfatta o non può essere adeguatamente soddisfatta da una singola modalità di servizio e che quindi rischia di ricadere sulla mobilità privata.

In una visione nuova della mobilità, dove al concetto di intermodalità, viene affiancato quello di sicurezza, lo sviluppo di piattaforme digitali verrebbe a supporto delle aziende al fine di fornire informazioni all'utente limitando il più possibile le relazioni questo e il personale aziendale. Attraverso le piattaforme digitali l'utente sarebbe in grado di avere informazioni sulle condizioni di accesso ai servizi, programmare il proprio viaggio autonomamente e acquistare il titolo di viaggio online.

I sistemi descritti sono strumenti che permettono di ottenere uno sviluppo sostenibile delle città dove infrastrutture, mezzi e servizi di informazione e comunicazione consentono, anche attraverso l'uso di dispositivi intelligenti, di migliorare la qualità della vita muovendosi attraverso reti di trasporto "intelligenti". Inoltre, tutte le applicazioni descritte implicano significativi sviluppi nell'ambito della sicurezza dell'ottimizzazione dei percorsi e delle linee dei mezzi pubblici e dei tempi reali di spostamento.

Lato cliente, l'ingente quantità di informazioni sui flussi di traffico consente un utilizzo delle app in grado di ottimizzare gli spostamenti con informazioni in tempo reale dei tempi di attesa in fermata, dei livelli di affollamento, dei percorsi più rapidi nelle contingenti situazioni di traffico. Il cliente tramite app può anche pianificare il proprio viaggio in modo multimodale ed integrato fra trasporto pubblico e vari servizi di sharing.

La digitalizzazione consente poi di migliorare e innovare i sistemi di pagamento: dal biglietto cartaceo si è passati alla dematerializzazione del titolo di viaggio che può essere comprato online, pagato direttamente al tornello con carte di credito (tap&go) o strumenti mobile. Tale innovazione consente **di semplificare e velocizzare i pagamenti**. Inoltre, si possono anche realizzare risparmi per i clienti che si vedranno addebitare la tariffa più conveniente ed integrata fra mezzi e gestori diversi. La tecnologia può anche essere uno strumento importante nella fase di sanzione e controllo riducendo **l'evasione tariffaria**, che continua ad essere elevata.

Le prospettive dell'applicazione e dell'uso dell'intelligenza artificiale sono rilevanti. Negli ultimi anni gli operatori del settore hanno già iniziato ad adottare le nuove tecnologie.

La rilevazione dell'Istat consente di fare il punto sulla situazione aggiornata la 2017 relativa ai sistemi di Infomobilità. Nell'indagine si considera la presenza dei seguenti servizi:

- servizi di informazione sul trasporto pubblico locale via Sms;

- paline elettroniche alle fermate del trasporto pubblico locale, recanti informazioni in tempo reale sugli orari d'arrivo previsti e altri avvisi all'utenza:
- diffusione di Sistemi di pagamento elettronico dei biglietti, distinti in: Uso di smart card ricaricabili; Acquisto di titoli di viaggio tramite dispositivi mobili; Vendita di titoli di viaggio on line.

La maggiore diffusione è riscontrata per le paline elettroniche alle fermate che risultano adottate da 63 comuni capoluogo; buona diffusione hanno anche le diverse tecnologie per i pagamenti elettronici del biglietto: l'uso di smart card ricaricabili risulta adottato da 37 Comuni; in 40 Capoluoghi si può acquistare il biglietto via mobile; in 42 è possibile l'acquisto on line. Il servizio informazioni è ancora limitato a soli 28 comuni. Tra il 2014 e il 2017 la diffusione dei diversi servizi/tecnologie è stata molto rapida: ad accelerare maggiormente sono i pagamenti elettronici nelle diverse forme.

Tabella 22 – Diffusione dei principali sistemi di infomobilità a supporto del trasporto pubblico locale (n. comuni capoluogo/città metropolitana in cui il servizio è disponibile)

	2013	2014	2015	2016	2017
SERVIZIO INFORMAZIONI SUL TRASPORTO PUBBLICO VIA SMS	10	13	24	24	28
PALINE ELETTRONICHE ALLE FERMATE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	49	52	54	54	63
PAGAMENTI DIGITALI					
Uso di smart card ricaricabili	17	23	28	31	37
Acquisto di titoli di viaggio tramite dispositivi mobili	13	25	44	48	40
Vendita di titoli di viaggio on line	12	20	34	37	42

Fonte: Elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati Istat

La diffusione dei diversi servizi è molto differenziata a livello territoriale. Le mappe seguenti indicano la presenza o l'assenza delle diverse tecnologie monitorate dall'Istat a livello di provincia.

Grafico 68 – Uso di smart card ricaricabili nei capoluoghi di provincia/città metropolitana (2017)



Fonte: Elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati Istat

Grafico 69 – Acquisto di titoli di viaggio tramite dispositivi mobili nei capoluoghi di provincia/città metropolitana (2017)



Fonte: Elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati Istat.

Grafico 70 – Vendita di titoli di viaggio on line nei capoluoghi di provincia/città metropolitana (2017)



Fonte: Elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati Istat

Focus: i semafori intelligenti

Ulteriore ambito di applicazione dell'IA riguarda l'utilizzo di semafori intelligenti in grado di adattarsi alle situazioni di traffico, di sincronizzarsi e di dare vie preferenziali ai mezzi pubblici. La diffusione dei semafori intelligenti consente sensibili miglioramenti della velocità commerciale dei mezzi.

Di particolare rilevanza per il trasporto pubblico locale sono i semafori cosiddetti *asserviti* ovvero dotati di dispositivi che attivano il segnale di via libera prioritariamente ai veicoli del trasporto pubblico, in modo da minimizzarne l'arresto agli incroci.

Nel 2017 l'incidenza di tale tipologia di impianti è ancora modesta e pari all'8% rispetto al totale dei comuni capoluoghi. Va segnalata la positiva dinamica: nel 2014 si trattava solo del 2% dei semafori. Inoltre, l'analisi territoriale evidenzia incidenze più rilevanti in alcuni centri urbani: a Forlì (76%), Torino (46%), a Bologna (44%), a Vicenza (34,5%), a Parma 34%. Considerando le città di maggiori dimensioni, Milano si attesta al 20%, Firenze al 6%, a Roma e Napoli l'incidenza è decisamente modesta circa 1%.

Diffusione degli impianti semaforici asserviti (% su totale impianti semaforici)

	2014	2015	2016	2017
IMPIANTI SEMAFORICI asserviti PER 100 IMPIANTI	2,0	6,4	6,4	8,0

Fonte: Elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati Istat

I semafori asserviti potrebbero consentire un miglioramento della velocità di commerciale di autobus e filobus, tipicamente su valori molto bassi e sostanzialmente stabili nel tempo. Altri elementi che consentono di aumentare la velocità dei mezzi sono la rilevanza di corsie preferenziali e la riduzione del numero di fermate. Nel 2017 la velocità media è pari a 19 km orari, identica a quanto realizzato nel 2014. La situazione è però fortemente eterogenea. I maggiori miglioramenti tra il 2014 e il 2017 si riscontrano a Milano (+2,8, da 13 a 15,8) Venezia (+3,7), Roma (+ 2,4).

Velocità commerciale dei servizi di trasporto pubblico locale nelle città metropolitane per autobus e filobus (valori in km/h)

	2013	2014	2015	2016	2017	Var %2013- 2017
Venezia	22,1	22,1	23,7	23,7	25,8	3,7
Milano	13,0	15,8	15,0	15,3	15,8	2,8
Roma	15,1	19,0	19,0	19,0	17,5	2,4
Genova	16,0	17,0	17,0	17,4	17,5	1,5
Bologna	15,6	15,5	15,9	16,2	17,0	1,4
Bari	17,1	17,0	17,0	17,8	17,8	0,7
Firenze	17,8	16,7	17,5	17,8	17,8	0,0
Palermo	13,0	13,0	13,0	13,0	13,0	0,0
Catania	15,6	15,6	15,9	15,8	15,6	0,0
Cagliari	16,0	16,0	16,0	16,0	16,0	0,0
Torino	17,0	17,0	16,8	16,3	16,7	-0,3
Reggio di Calabria	19,2	19,5	19,5	19,3	18,5	-0,7
Napoli	12,9	18,3	12,4	13,0	11,3	-1,6
Messina	20,0	16,2	17,2	13,5	13,5	-6,5
Italia (i)	19,0	19,0	19,0	19,0	19,0	0,0

Fonte: Elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati Istat

6 L'EVOLUZIONE DELLA NORMATIVA DI SETTORE

A cura di Alessia Nicotera, Emanuele Proia, Maurizio Cianfanelli, Elisa Meko, Alessandra Rizza.

6.1 Misure per il settore dei trasporti contenute nei provvedimenti d'urgenza emanati nel periodo di emergenza sanitaria da Covid-19.

Integrità dei corrispettivi contrattualmente previsti.

L'articolo 92 del DL Cura Italia (DL n.18/2020 convertito in legge n. 27/2020) ha previsto, ai commi da 4-bis a 4-quater, disposizioni volte a tutelare le società che svolgono servizi di trasporto pubblico locale e regionale, per contenere gli effetti negativi dell'emergenza epidemiologica da COVID-19 e delle misure di contrasto alla diffusione del virus. Sono state introdotte disposizioni di particolare rilevanza per il settore e che, partendo dalla considerazione della particolare situazione di emergenza venutasi a determinare e che incide in misura significativa sugli equilibri contrattuali delle imprese di trasporto, hanno inteso **garantire l'integrità dei corrispettivi contrattualmente previsti, sia per i servizi di trasporto pubblico locale** sia, nel testo originario della norma, per i servizi di trasporto scolastico, disponendone la intangibilità. E ciò anche a fronte delle riduzioni e/o sospensioni dei servizi.

Il comma 4-bis incide direttamente sul rapporto contrattuale esistente tra Ente affidante e società gerente servizi di TPL e/o scolastici **vietando espressamente ai soggetti committenti l'applicazione di decurtazioni di corrispettivo, di sanzioni o penali, anche se contrattualmente previste, in ragione delle minori percorrenze effettuate.**

Il DL Rilancio (DL n.34/2020) ha, successivamente, **stralciato dal comma 4-bis dell'art. 92 i "servizi di trasporto scolastico"**, escludendo in questo modo il trasporto scolastico dalla garanzia dei corrispettivi rispetto a possibili decurtazioni o penali, in ragione delle minori percorrenze dovute all'emergenza Covid 19.

Occorre precisare che, al momento della chiusura della presente ricerca, è all'esame delle Camere il disegno di legge di conversione del DL Rilancio. Pertanto, gli articoli citati, e che verranno citati nel prosieguo della trattazione del Decreto legge n.34/2020, potrebbero subire modificazioni.

Compensazione per la riduzione dei ricavi tariffari delle imprese di TPL.

L'articolo 200 del DL Rilancio ha previsto l'istituzione di un fondo presso il MIT, con una dotazione iniziale di 500 milioni di euro per l'anno 2020 destinato a compensare la riduzione dei ricavi tariffari (periodo 23 febbraio 2020 - 31 dicembre 2020) rispetto alla media dei ricavi tariffari relativa ai passeggeri registrata nel medesimo periodo del precedente biennio. Nei limiti delle risorse disponibili, il fondo provvede anche alla copertura degli oneri derivanti con riferimento ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale dall'attuazione delle misure previste dall'articolo 215 - Misure di tutela per i pendolari di trasporto ferroviario e TPL.

Il comma 2 dell'articolo 200 prevede l'adozione di un decreto interministeriale (MIT, di concerto con il MEF) per stabilire i criteri e le modalità per il riconoscimento della compensazione di cui al comma 1 ai soggetti beneficiari. Viene inoltre specificato che i

criteri, al fine di evitare sovra compensazioni, terranno conto dei costi cessanti e aggiuntivi sostenuti in conseguenza dell'emergenza epidemiologica da Covid-19.

Anticipazioni di risorse e corrispettivi dovuti alle imprese di TPL

Il comma 4 dell'articolo 200 del DL Rilancio prevede che, per il 2020, l'erogazione alle Regioni a statuto ordinario dell'anticipazione dell'ottanta per cento del Fondo Nazionale Trasporti avvenga in un'unica soluzione, entro la data del 30 giugno 2020, al netto delle eventuali quote già erogate.

Con il comma 5 dell'articolo 200 del DL Rilancio viene invece stabilito che la ripartizione delle risorse stanziato sul Fondo Nazionale Trasporti, per l'anno 2020, sia effettuata applicando le modalità previste dal Decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 marzo 2013, pubblicato sulla Gazzetta 26 giugno 2013, n.148 come successivamente modificato ed integrato, fermo restando quanto disposto al comma 2 bis dello stesso articolo 27 come modificato dall'articolo 47 del decreto legge 26 ottobre 2019, n.124.

Con il comma 6 del medesimo provvedimento gli Enti Committenti sono tenuti ad erogare alle aziende di trasporto pubblico di passeggeri, entro il 31 luglio 2020, un anticipo di cassa non inferiore all'80% dei corrispettivi contrattualmente previsti fino al 31 agosto 2020.

Sospensione temporanea di disposizioni vigenti relative all'acquisto del materiale rotabile

Il comma 7 dell'articolo 200 del DL Rilancio introduce misure per contenere gli effetti negativi dell'emergenza da Covid-19 e per favorire lo sviluppo ed una attuazione tempestiva e rapida degli investimenti per il rinnovo del materiale rotabile.

Nel dettaglio:

- non si applicano sino al 31 dicembre 2024 le disposizioni che prevedono un cofinanziamento dei soggetti beneficiari nell'acquisto dei mezzi, viste le attuali difficoltà finanziarie delle Regioni, degli Enti locali e delle imprese esercenti i servizi;
- non trovano applicazione fino al 30 giugno 2021 le disposizioni relative all'obbligo di utilizzo di mezzi ad alimentazione alternativa, qualora non sia presente idonea infrastruttura per l'utilizzo di tali mezzi.

Viene inoltre consentito di acquistare, se ritenuto opportuno, i mezzi utilizzando la convenzione Consip autobus 3, in scadenza al 1 agosto 2020, prorogata fino al 30 giugno 2021, nonché di acquistare i mezzi anche in leasing.

Utilizzo delle risorse per attrezzaggio del parco rotabile per limitare i rischi epidemiologici per i passeggeri e per il personale viaggiante

Il comma 8 dell'articolo 200 del DL Rilancio prevede che fino al 30 giugno 2021 le risorse statali per il rinnovo dei parchi autobus e ferroviari utilizzati per il servizio di trasporto pubblico locale e regionale, possano essere utilizzate, entro il limite del 5%, per

l'attrezzaggio dei medesimi parchi necessario per limitare i rischi epidemiologici per i passeggeri e per il personale viaggiante. È previsto inoltre che il Mit, a valere sulle medesime risorse e mediante apposite convenzioni sottoscritte con Enti pubblici di ricerca o Istituti universitari, promuova le sperimentazioni al fine di incrementare l'indice di riempimento dei mezzi di trasporto, garantendo la sicurezza dei passeggeri e del personale viaggiante.

Sospensione delle procedure di affidamento in corso e proroga degli affidamenti in atto.

Il comma 4-ter, art. 92 del DL Cura Italia, consente la sospensione di tutte le procedure in corso, relative agli affidamenti dei servizi di trasporto pubblico locale fino al termine delle misure di contenimento del virus COVID-19. Contestualmente è consentita la proroga degli affidamenti in atto al 23 febbraio 2020, fino a dodici mesi successivi alla dichiarazione di conclusione dell'emergenza. Tali facoltà non sono esercitabili con riferimento alle procedure di evidenza pubblica relative ai servizi di trasporto pubblico locale già definite con l'aggiudicazione alla data del 23 febbraio 2020.

Rimborso titoli di viaggio.

L'articolo 215 del DL Rilancio ha previsto, in deroga alle ordinarie regole per cui i rimborsi non sono dovuti in caso di calamità naturali, di scioperi e di altre emergenze imprevedibili, una forma di ristoro degli utenti pendolari dei servizi di trasporto pubblico che non abbiano potuto utilizzare i titoli di viaggio in conseguenza delle misure di contenimento previste dall'articolo 1 del decreto-legge 23 febbraio 2020, n. 6, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 marzo 2020, n. 13, dall'articolo 1 del decreto-legge 25 marzo 2020, n. 19, nonché dai relativi provvedimenti attuativi.

Utilizzo del Fondo per lo sviluppo e la coesione per il contrasto all'emergenza Covid-19

Con l'articolo 241 del DL Rilancio è previsto che a decorrere dal 1° febbraio 2020 e per gli anni 2020 e 2021, le risorse Fondo Sviluppo e coesione rinvenienti dai cicli programmatori 2000-2006, 2007-2013 e 2014-2020 possono essere in via eccezionale destinate ad **ogni tipologia di intervento a carattere nazionale, regionale o locale connessa a fronteggiare l'emergenza sanitaria, economica e sociale conseguente alla pandemia da COVID-19** in coerenza con la riprogrammazione che, per le stesse finalità, le amministrazioni nazionali, regionali o locali operano nell'ambito dei Programmi operativi dei Fondi SIE ai sensi del regolamento (UE) 2020/460 del Parlamento europeo e del Consiglio del 30 marzo 2020 e del regolamento (UE) 2020/558 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 aprile 2020.

Viene inoltre specificato che, al fine di accelerare e semplificare la riprogrammazione del Fondo, nelle more di sottoposizione all'approvazione da parte del CIPE, entro e non oltre il 31 luglio 2020, dei Piani di sviluppo e coesione di cui all'articolo 44 del decreto-legge 30

aprile 2019, n. 34 **la Cabina di regia** di cui all'articolo 1, comma 703, lettera c) della legge 23 dicembre 2014, n. 190, **procede all'approvazione di tali riprogrammazioni, secondo le regole e le modalità previste per il ciclo di programmazione 2014-2020**. Di tali riprogrammazioni viene fornita apposita informativa al Comitato per la Programmazione Economica da parte dell'Autorità politica delegata per le politiche di coesione.

6.2 La normativa di settore

Il processo di riforma del settore del trasporto pubblico locale e regionale è stato oggetto di una lunga evoluzione nel corso della seconda metà del secolo scorso, culminata, a livello nazionale, con l'approvazione della **Legge delega 59/97, meglio nota come "Legge Bassanini"**, e del relativo **Decreto Legislativo 422 del 1997**, mediante il quale è stata portata a termine l'innovazione dell'intera materia del trasporto pubblico locale e regionale.

Innanzitutto, il D. Lgs. 422/97 trova applicazione, in attuazione del principio di regionalizzazione, nei riguardi di tutti i servizi pubblici di trasporto regionale e locale, intendendosi per tali i servizi di trasporto di persone e merci che comprendono l'insieme dei sistemi di mobilità terrestri, marittimi, lagunari, lacuali, fluviali e aerei, che operano in modo continuativo o periodico con itinerari, orari, frequenze e tariffe prestabilite, ad accesso generalizzato, nell'ambito di un territorio di dimensione normalmente regionale o infraregionale. Inoltre, è del tutto irrilevante la forma con cui tali servizi siano affidati.

Non rientrano, invece, nell'ambito di applicazione del suddetto decreto, i servizi di trasporto di interesse nazionale tassativamente individuati dall'art. 3 (tra cui, ad esempio, i servizi di trasporto ferroviario internazionali e quelli nazionali di percorrenza medio-lunga caratterizzati da elevati *standard* qualitativi), che rimangono allo Stato.

Come sopra anticipato, uno dei principi cardine della riforma del TPL del 1997 è quello della regionalizzazione del settore, intesa come attribuzione alle Regioni ed agli Enti Locali di importanti funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale e regionale. In particolare, alle Regioni, aventi potestà normativa in materia in attuazione dei principi stabiliti nella legge quadro, è stato attribuito il compito di trasferire agli Enti Locali tutte le funzioni che non richiedessero un unitario esercizio a livello regionale. Inoltre, il D. Lgs. 422/97 prevede l'adozione da parte degli enti locali di una serie di atti programmatici ed operativi ai fini della riorganizzazione del settore, tra cui l'approvazione dei programmi triennali dei servizi di TPL per la regolamentazione dei suddetti servizi con riferimento ai servizi minimi, definiti come quelli qualitativamente e quantitativamente sufficienti a soddisfare la domanda di mobilità dei cittadini e i cui costi sono a carico del bilancio delle regioni.

Inoltre, con specifico riferimento al settore ferroviario, il D. Lgs. 422/97 ha delegato alle Regioni le funzioni ed i compiti di programmazione e di amministrazione inerenti i servizi ferroviari di interesse regionale e locale, sia in concessione a FS S.p.A., che non in concessione ad essa (ferrovie in gestione commissariale governativa e ferrovie in concessione). Per questi ultimi servizi, l'art. 8 ha stabilito che le Regioni subentrassero allo Stato quali concedenti delle ferrovie sulla base di accordi di programma, mediante i quali definire il trasferimento dei beni, degli impianti e dell'infrastruttura a titolo gratuito alle Regioni, nonché l'entità delle risorse finanziarie da trasferire alle Regioni per garantire il livello dei servizi prestati.

Il summenzionato decreto ha dato attuazione nel nostro ordinamento anche al:

- principio di separazione tra funzioni di regolazione/programmazione (attribuite a Governo, Regioni ed Enti Locali) e funzioni di gestione (attribuite alle imprese gerenti i servizi di TPL);
- principio di integrazione modale e tariffaria, che deve essere tenuto in considerazione a tutti i livelli di *governance* (dalle Regioni, nella stesura e nell'approvazione degli strumenti di programmazione nonché nella definizione della rete dei servizi minimi; dagli Enti Locali, nell'affidamento dei servizi e dalle imprese nell'esercizio dei servizi di TPL e nella partecipazione alle gare);
- principio della regolamentazione contrattuale dei rapporti tra Ente Locale e soggetto gestore scelto mediante gara (si prevede, infatti, che i rapporti tra gli Enti Locali e le imprese del TPL siano regolati da contratto di servizio, in conformità a quanto previsto dai regolamenti CEE 1191/69 e 1893/91).

Ma la vera rivoluzione compiuta dal D. Lgs. 422/97 è stata porre l'obiettivo di realizzare progressivamente la concorrenza "per il mercato" nel settore, con l'introduzione dell'obbligo dell'affidamento dei servizi mediante gara ad evidenza pubblica e stipulazione di un contratto di servizio pubblico, così da superare gli assetti monopolistici preesistenti nella gestione dei servizi di trasporto regionale e locale.

Tuttavia, le disposizioni sulla liberalizzazione dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale hanno formato oggetto di continui interventi normativi e una sovrapposizione tra norme settoriali e norme generali, accompagnata dalla mancata attuazione di numerose norme e dal costante mancato rispetto delle scadenze previste dal suddetto decreto.

Accogliendo i suggerimenti avanzati dall'AGCM in ordine alle criticità rilevate in quel testo normativo, il legislatore dapprima modificò l'art. 18 del D. Lgs. 422/97 con l'approvazione del **D. Lgs. 400/99**, sancendo la scelta della procedura ad evidenza pubblica come unico strumento per l'affidamento del servizio di TPL. Venne circoscritto anche il periodo transitorio, che doveva concludersi entro il 31 dicembre 2003, con contestuale obbligo di trasformazione, mediante una procedura semplificata, delle aziende speciali in società di capitali entro il 31 dicembre 2000. Il D.Lgs. 400/99 apportò inoltre un'integrazione in materia di servizi ferroviari di interesse regionale e locale non in concessione ad FS S.p.A., stabilendo che, una volta perfezionati gli accordi di programma per il trasferimento delle competenze alle Regioni, la gestione dei servizi ferroviari sarebbe stata soggetta alla regola dell'affidamento con gara.

Successivamente, l'**art. 35 della Legge Finanziaria per il 2002 (L. 448/2001)** riformò l'intera materia dei servizi pubblici locali, modificando integralmente il testo dell'**art. 113 del Testo Unico degli Enti Locali**. Il novellato testo dell'art. 113 del TUEL trovava applicazione per tutti i servizi pubblici locali, introducendo, peraltro, la distinzione tra servizi pubblici a rilevanza industriale e servizi pubblici non a rilevanza industriale. Questa novella non comportò, almeno per quel che riguarda le modalità di affidamento del servizio, conseguenze per il settore del TPL. Tuttavia, la norma si rivelò importante per il settore del trasporto in ordine alla disciplina della separazione tra la gestione delle infrastrutture e la gestione del servizio.

Inoltre, queste ultime modifiche si inseriscono in un riformato assetto costituzionale del riparto di competenze legislative tra Stato e Regioni. Infatti, a seguito dell'approvazione

della **riforma del Titolo V della Costituzione del 2001**, il riformulato **art. 117 Cost.** ha cambiato il sistema di riparto delle competenze legislative tra Stato e Regioni, anche con riferimento alla materia del trasporto pubblico locale. Tale materia, prima riservata alla potestà legislativa concorrente Stato-Regioni, veniva rimessa alla potestà legislativa residuale delle Regioni. Circostanza questa che indusse quattro Regioni ad adire la Corte Costituzionale avverso l'art. 35 della Legge Finanziaria per il 2002, per presunta violazione delle regole sul riparto delle competenze legislative. La Corte Costituzionale, seppur pronunziatasi soltanto due anni dopo, confermò la validità delle norme statali in materia di servizi pubblici locali in quanto norme "a tutela della concorrenza" che, come tali, rientrano nella competenza legislativa statale esclusiva.

Mentre ulteriori modifiche all'art. 18 venivano apportate dalla **L. 166/2002**, con l'obiettivo di assicurare la par condicio nella partecipazione alle gare e di eliminare gli elementi di distorsione della concorrenza, la Commissione Europea aveva avviato una procedura di infrazione comunitaria avverso l'art. 113 del TUEL che, pur ponendo la regola generale dell'affidamento dei servizi pubblici locali mediante procedura ad evidenza pubblica, manteneva, ad avviso della Commissione, inaccettabili spazi di affidamento diretto della gestione delle reti, degli impianti e delle dotazioni funzionali allo svolgimento dei servizi pubblici.

Ciò determinò per il legislatore italiano la necessità di intervenire, ancora una volta, a modificare la disciplina in materia di servizi pubblici locali. **L'art. 14 del D. L. 269/2003, meglio noto come decreto "Buttiglione"**, riscriveva sostanzialmente l'art. 113 del TUEL e, in particolare, modificò completamente le regole e le forme di affidamento dei servizi pubblici locali consentite. Sostanzialmente, venivano introdotte forme di affidamento diretto dei servizi e, nella specie, la forma del c.d. "*in house providing*". L'impatto di tali disposizioni sul settore del trasporto pubblico locale fu molto rilevante, a causa della prevalenza *ex lege* di tale nuova disciplina generale sulle singole discipline di settore.

Il 2007 segna un'altra tappa fondamentale del processo di riforma del TPL. Infatti, dopo il decreto legislativo 422 del 1997, il **Regolamento europeo n. 1370/2007/CE** costituisce certamente la seconda più importante innovazione in materia, considerato anche il forte impatto che ha avuto sul settore del trasporto pubblico locale italiano.

Si ricorda che, a livello comunitario, prima del 3 dicembre 2009, data di entrata in vigore del sopra menzionato Regolamento 1370/07, la materia del TPL risultava disciplinata dai principi fondamentali in materia di concorrenza e trasporti fissati dal Trattato Europeo e dal Regolamento 1191/69/CEE, come modificato dal successivo Regolamento 1893/91/CE, relativo agli obblighi di servizio pubblico e ai contratti di servizio pubblico.

Nel merito di suddetto provvedimento normativo, il Regolamento 1370/07 si applica a servizi nazionali e internazionali di trasporto pubblico di passeggeri – intesi come i servizi di trasporto di passeggeri di interesse economico generale offerti al pubblico senza discriminazione e in maniera continuativa - per ferrovia ed altri modi di trasporto su rotaia e su strada, ad eccezione dei servizi di trasporto prestati prevalentemente in ragione del loro interesse storico o del loro valore turistico. Inoltre, viene lasciata facoltà agli Stati membri di applicare il Regolamento ai servizi di trasporto pubblico di passeggeri per vie d'acqua interne e in acque marine nazionali servizi.

Il contratto di servizio pubblico diventa l'unico strumento utilizzabile dalle Autorità pubbliche competenti per concedere un diritto di esclusiva e/o compensazioni di qualunque natura all'operatore incaricato del servizio pubblico a fronte degli obblighi di servizio da questo assolti. Oltretutto, l'art. 4 del Regolamento 1370/07 contiene una puntuale elencazione dei contenuti del contratto di servizio, che dovrà definire con chiarezza gli obblighi di servizio pubblico che l'operatore è chiamato ad effettuare. Si prevede, in particolare, che andranno stabiliti, *ex ante* ed in modo obiettivo e trasparente, i parametri in base ai quali calcolare le eventuali compensazioni di tali obblighi e la natura e la portata degli eventuali diritti di esclusiva concessi. Il Regolamento adegua così la legislazione comunitaria ai principi già espressi dalla Corte di Giustizia nella sentenza "Altmark" (Sentenza del 24 luglio 2003, Causa C-280/00).

Ma le novità più importanti introdotte dal Regolamento 1370/07 riguardano l'affidamento dei servizi. Occorre evidenziare che il Reg. UE 2016/2338, di cui si dirà appresso più nel dettaglio, ha profondamente modificato l'articolo 5 del Reg. 1370, intervenendo soprattutto sul settore ferroviario con la finalità di incentivare l'apertura al mercato. L'articolo 5 novellato prevede le seguenti forme di affidamento:

- Affidamento "in house" (art. 5, paragrafo 2);
- Affidamento a terzi con gara (art. 5, paragrafo 3);
- Affidamento ferroviario gara informale (art. 5, paragrafo 3-ter);
- Affidamento ferroviario nuovi contratti (aggiuntivi) (art. 5, paragrafo 3-bis);
- Affidamento diretto al di sotto dei valori soglia (art. 5, paragrafo 4);
- Affidamento ferroviario (miglioramento efficienza) (art. 5, paragrafo 4-bis);
- Affidamento ferrovie isolate (art. 5, paragrafo 4-ter);
- Affidamento diretto in casi di emergenza (art. 5, paragrafo 5);
- Affidamento diretto dei servizi ferroviari (art. 5, paragrafo 6).

La possibilità, consentita del Regolamento 1370/07, di procedere a forme di affidamento diretto dei servizi "*a meno che non sia vietato dalla legislazione nazionale*", aveva indotto a ritenere alcuni interpreti che un siffatto divieto fosse presente nel nostro ordinamento, costituito dal D. Lgs. 422/1997, che prevedeva la gara quale unica forma di affidamento dei servizi TPL. Tuttavia, questo dubbio verrà meno pochi anni dopo per effetto dell'entrata in vigore dell'**art. 61 della L. 99/2009**, chiarendo così in via legislativa la legittimità del ricorso alle forme di affidamento diretto previste dal Regolamento 1370/07.

Il Regolamento europeo stabilisce poi, oltre alcuni obblighi di pubblicità a carico delle Autorità competenti, un periodo transitorio per conformare, a decorrere dal 3 dicembre 2019, l'aggiudicazione di contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia o su strada all'obbligo di applicare procedure aperte, trasparenti, non discriminatorie. Durante tale periodo transitorio, gli Stati membri sono tenuti ad adottare misure per conformarsi gradualmente a tale obbligo. In particolare, per il settore ferroviario, l'art. 5, paragrafo 6, del Reg. 1370, cessa di applicarsi dal 25 dicembre 2023.

In argomento, vale la pena richiamare la **Segnalazione congiunta AGCM-ANAC-ART del 25 ottobre 2017** in merito alle procedure per l'affidamento diretto dei servizi di trasporto ferroviario regionale che propone una lettura proconcorrenziale dell'articolo 5, paragrafo 6 del regolamento 1370 novellato. Le tre Autorità, nel ricordare che l'affidamento diretto (come anche l'affidamento in-house) è un'ipotesi prevista dalla normativa comunitaria accanto alle modalità di affidamento con gara, hanno affermato che la scelta di derogare al principio dell'evidenza pubblica e, in particolare, di procedere ad affidamento diretto è comunque presidiata da alcuni specifici obblighi di legge di natura informativa e motivazionale. Ciò significa che, in caso di affidamento diretto (ma medesime valutazioni varrebbero in caso di affidamento in-house), la pubblicazione dell'avviso di preinformazione e, successivamente all'affidamento, delle informazioni relative all'avvenuta concessione, così come la motivazione della scelta fatta, non esauriscono gli obblighi gravanti in capo agli enti affidanti. Su di essi, infatti, incombono obblighi informativi e motivazionali più stringenti e l'obbligo di operare un confronto competitivo tra le offerte giunte da altri operatori interessati e quella del soggetto al quale si intende affidare il servizio per via diretta (o comunque l'obbligo di effettuare un confronto con benchmark appropriati in caso di affidamento in-house).

Come accennato in precedenza, il **14 dicembre 2016** il Parlamento Europeo ha approvato il cosiddetto "**IV Pacchetto Ferroviario**", con cui si intende creare uno spazio ferroviario europeo unico. Il c.d. Pilastro Politico del IV Pacchetto Ferroviario si compone di tre testi, tra cui la **proposta di Regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio di modifica del Regolamento 1370/07 (Reg. 2338/2016)**. Lo scopo delle istituzioni europee è quello di intervenire sul settore ferroviario con la finalità di incentivare l'apertura del mercato e, conseguentemente, il miglioramento dell'efficienza e della qualità dei servizi. Con riferimento al Reg. 2338/2016 ciò risulta evidente dai primi considerando dello stesso Regolamento nei quali, partendo dalla considerazione della avvenuta apertura alla concorrenza dei servizi di trasporto nazionale passeggeri, il Legislatore ritiene che l'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario possa avere un impatto positivo sul funzionamento dello spazio ferroviario europeo unico con conseguente miglioramento dei servizi agli utenti. Affermazioni queste contenute nel regolamento che disciplina l'accesso al mercato ma che, si ritiene, debbano essere inquadrare all'interno del complesso delle direttive e dei regolamenti che compongono l'intero IV pacchetto ferroviario i cui due pilastri, politico (con le regole di accesso al mercato e governance ferroviaria) da un lato e, tecnico (con le regole di accesso sulla sicurezza e interoperabilità ferroviaria) l'altro, evidenziano la spinta verso la creazione di uno spazio ferroviario europeo unico.

Il suddetto Regolamento è entrato in vigore il 24 dicembre 2017. Tuttavia è previsto un regime transitorio, per cui si stabilisce che le previsioni relative all'aggiudicazione di contratti di servizio pubblico, applicabili al trasporto di passeggeri su strada, con altri modi di trasporto su rotaia diversi dalla ferrovia e alla ferrovia stessa, trovano applicazione a partire dal 3 dicembre 2019; mentre per il trasporto ferroviario, l'affidamento diretto sarà consentito fino al 25 dicembre 2023 e i contratti aggiudicati tra il 3 dicembre 2019 e il 24 dicembre 2023 dovranno avere durata massima di dieci anni.

Ritornando all'evoluzione normativa a livello nazionale, il dibattito sulla disciplina dei servizi pubblici locali proseguì, addivenendo, con l'approvazione dell'**art. 23-bis del D. L. 112/2008**, a dettare disposizioni in materia di servizi pubblici locali di rilevanza economica, peraltro senza abrogare espressamente l'art. 113 del TUEL. La disciplina contenuta nell'art.

23-bis si applicava a tutti i servizi pubblici locali, salve le eccezioni (trasporto ferroviario regionale) introdotte successivamente. A ciò si aggiunga che le disposizioni contenute nell'art. 23-bis, per espressa previsione normativa, prevalevano sulle discipline di settore con esse incompatibili. Gli interpreti erano pertanto chiamati ad effettuare, volta per volta in relazione ai singoli aspetti disciplinati dall'art. 23-bis, un giudizio di compatibilità o meno delle disposizioni settoriali con quelle generali per arrivare ad affermare la prevalenza della disciplina generale ogni qual volta il giudizio venisse formulato in termini di incompatibilità.

Il comma 10 dell'articolo in questione prevedeva, oltretutto, che il Governo emanasse, entro il termine del 31 dicembre 2009, uno o più regolamenti per l'attuazione dei principi dettati dal medesimo comma: regolamento di attuazione che venne adottato soltanto nel 2010, con l'approvazione del **D.P.R. 168/2010**.

Di poco posteriore al summenzionato art. 61 della L. 99/2009 che, si ricorda, ha chiarito l'applicabilità delle forme di affidamento diretto previste dal Regolamento 1370/07, l'**art. 4-bis della legge 102/2009** ha previsto che le Autorità competenti, qualora si avvalgano di affidamenti diretti ai sensi del Regolamento 1370/07, sono tenute ad aggiudicare, tramite contestuale procedura ad evidenza pubblica, almeno il 10% dei servizi oggetto dell'affidamento a soggetti "terzi". Inoltre, alle società che risultano aggiudicatrici di contratti di servizio al di fuori di procedure ad evidenza pubblica, veniva fatto divieto di partecipare a procedure di gara per la fornitura di servizi di TPL organizzate in ambiti territoriali diversi da quelli in cui esse operano.

Come dimostrato dall'evoluzione normativa sopra esposta, l'armonizzazione tra la disciplina settoriale nazionale e comunitaria con quella generale in materia di servizi pubblici locali non era all'epoca particolarmente semplice. Inoltre, le norme generali in materia di servizi pubblici locali contenute nell'art. 23-bis della L. 133/2008 furono poste da alcune Regioni al vaglio di legittimità costituzionale. Con la sentenza 325/2010, la Corte Costituzionale ne affermò tuttavia la legittimità costituzionale, trattandosi di norme afferenti la materia della tutela della concorrenza.

Poco tempo dopo, vennero sottoposti alla Corte Costituzionale quattro quesiti referendari, tra i quali il primo riguardava l'abrogazione integrale del summenzionato art. 23-bis. La Consulta, nel pronunciarsi sul quesito referendario (sentenza 24/2011), ne dichiarò l'ammissibilità, in quanto l'art. 23-bis non costituiva applicazione necessitata del diritto comunitario, costituendo solo una delle diverse discipline possibili in materia. L'applicazione di regole concorrenziali più rigorose di quelle comunitarie non è infatti imposta dall'ordinamento comunitario, ma non si pone nemmeno in contrasto con la normativa comunitaria, che, in quanto diretta a favorire un assetto concorrenziale del mercato, costituisce un minimo inderogabile per gli Stati membri. Pertanto, ad avviso della Corte, dall'abrogazione dell'art. 23-bis non sarebbe derivata né una lacuna normativa incompatibile con gli obblighi comunitari, né altresì l'applicazione di una normativa contrastante con l'assetto concorrenziale minimo inderogabilmente richiesto dall'ordinamento comunitario.

Il **referendum abrogativo** si tenne nel mese di **giugno 2011**, raggiungendo il quorum e la maggioranza assoluta dei votanti. All'indomani dell'abrogazione dell'art. 23-bis ci si interrogò su quali ne fossero gli effetti per il comparto dei servizi pubblici locali e per il settore del trasporto pubblico locale in particolare.

Il legislatore così intervenne, contro ogni previsione, a disciplinare *ex novo* la materia dei servizi pubblici locali, approvando il **D. L. 138/2011**, il cui **art. 4** sostanzialmente ripropose gran parte della disciplina abrogata a seguito del predetto referendum.

Con l'aggravarsi della crisi economica, il tema della liberalizzazione dei servizi pubblici locali ritornò al centro del dibattito, quale una delle possibili leve di risanamento e crescita del settore. Il Governo intervenne con il **D. L. 1/2012**, apportando incisive modifiche all'art. 4 del D. L. 138/2011. gli interventi normativi effettuati nei primi mesi del 2012 riprendevano, esaltandone i contenuti, quanto già previsto dall'art. 23-bis e dalle norme di attuazione in ordine all'obbligo imposto agli Enti Locali di effettuare una verifica della concorrenzialità dei servizi, limitando quanto più possibile la concessione di diritti di esclusiva ai soli casi di fallimento del mercato. Riproposizione questa che, unitamente al tema della definizione dei cosiddetti "ambiti territoriali ottimali" per l'organizzazione e lo svolgimento dei servizi, diede vita ad un acceso dibattito su quale "liberalizzazione" si intendesse promuovere.

Le sopra menzionate disposizioni si ponevano in evidente contrasto con l'esito referendario del 2011. E così la **Corte Costituzionale**, con la **sentenza 199/2012**, accogliendo i ricorsi proposti da alcune Regioni avverso l'art. 4 del D. L. 138/2011, ne ha dichiarato l'illegittimità costituzionale sia nel testo originario che in quello risultante dalle successive modificazioni. La Corte Costituzionale evidenziò che l'articolo impugnato, successivamente alla proposizione dei ricorsi, subì numerose modifiche che hanno limitato ulteriormente le ipotesi di affidamento diretto dei servizi pubblici locali di rilevanza economica e, in particolare, di gestione *in house*, in evidente violazione del divieto di riproposizione della disciplina formale e sostanziale oggetto di abrogazione referendaria.

L'illegittimità costituzionale dell'art. 4 determinò una piena riespansione della disciplina settoriale, con omogeneità di disciplina sia per i trasporti regionali che per quelli locali, fermo restando gli adempimenti che le Autorità competenti devono porre in essere prima di procedere all'affidamento del servizio.

Si ricorda altresì che il pacchetto di Direttive comunitarie del 2014 (**2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE**), contiene numerose disposizioni innovative in materia di appalti pubblici e, per la prima volta, viene prevista una disciplina comune sui contratti di concessione. Queste Direttive sono state successivamente attuate nel nostro ordinamento con il **D. Lgs. 50/2016, c.d. Codice dei Contratti pubblici**, che ha provveduto anche ad un riordino complessivo della disciplina vigente in materia.

Per quanto riguarda l'affidamento dei servizi di TPL, il rapporto tra il Regolamento 1370/07 e le Direttive europee del 2014 (e, conseguentemente, il D. Lgs. 50/2016), come confermato anche dalla **Comunicazione della Commissione europea 2014/C92/01**, è stato risolto stabilendo che le disposizioni del Codice dei Contratti pubblici relative ai settori speciali trovano applicazione ai soli appalti di servizi pubblici di trasporto passeggeri su gomma. Infatti, il D. Lgs. 50/2016 prevede:

- all'art. 17, comma 1, lettera i), l'esclusione dall'ambito di applicazione del Codice dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia o metropolitana;
- all'art. 18, comma 1, lett. a), l'esclusione dall'ambito di applicazione del Codice delle concessioni di servizi di trasporto pubblico di passeggeri ai sensi del Regolamento 1370/07.

Il legislatore, sentita l'esigenza di dotare il settore del TPRL di una propria *Authority*, ha previsto con l'**art. 37 del D. L. 201/2011** l'istituzione dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), poi concretamente avvenuta nel 2012.

L'Autorità ha acquisito in questi anni un ruolo crescente e di rilievo per il settore del TPL. Il DL 50/2017, convertito in legge n. 96/2017, come si dirà nel dettaglio appresso, ha attribuito ulteriori poteri all'ART, per i quali l'Autorità ha in materia di trasporto pubblico locale, tra altro, non solo competenze sulle gare per l'affidamento dei servizi ma anche sugli affidamenti diretti ed in house.

Tra gli atti adottati dall'Autorità si ricorda la **Delibera dell'ART n. 49/2015**, il cui allegato A contiene misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per il TPL e la definizione dei criteri per la nomina delle relative commissioni aggiudicatrici. Con **Delibera ART n. 154 del 28 novembre 2019** l'Autorità ha emanato un nuovo atto regolatorio che sostituisce integralmente l'atto approvato con Del. 49 a seguito dell'analisi desk effettuata dall'Autorità nell'ambito del monitoraggio sull'applicazione delle misure contenute nel precedente atto regolatorio, con l'intento di procedere ad un aggiornamento delle misure rispetto alle disposizioni normative e regolamentari intervenute negli ultimi anni (Reg. UE 2338/2016, D.Lgs. 50/2016; D.Lgs. 175/2016, DL 50/2017) e di andare incontro alle istanze pervenute dagli stakeholders.

Strettamente collegata alla Delibera n. 154/2019, è la **Delibera n. 48/2017** volta a definire la metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento. L'atto regolatorio risulta essere uno strumento di supporto a disposizione delle amministrazioni competenti per la definizione, attraverso procedure trasparenti e promuovendo la sostenibilità economica, ambientale e sociale dei servizi di trasporto pubblico massimizzandone la loro efficienza, di ambiti che garantiscano la soddisfazione degli obblighi di servizio pubblico e le esigenze essenziali di mobilità dei cittadini. Le misure del provvedimento in questione contengono criteri per l'individuazione della domanda debole, per la ridefinizione del perimetro del servizio pubblico attraverso modalità di finanziamento pubblico efficiente, nonché per la determinazione delle tariffe e per l'individuazione dei lotti di gara.

I contenuti della delibera 48 dell'ART trovano riscontro, a livello normativo, nell'articolo 48 del DL 50/2017, convertito in legge 96/2017. L'articolo 48 prevede che i bacini di mobilità per i servizi di trasporto pubblico locale e regionale e i relativi enti di governo:

- sono determinati dalle regioni e dalle Province autonome di Trento e Bolzano, sentite le città metropolitane, gli altri enti di area vasta e i comuni capoluogo di Provinciale, nell'ambito della pianificazione del trasporto pubblico regionale e locale, sulla base di analisi della domanda che tengano conto delle caratteristiche socio-economiche, demografiche e comportamentali dell'utenza potenziale, della struttura orografica, del livello di urbanizzazione e dell'articolazione produttiva del territorio di riferimento.
- comprendono un'utenza minima di 350.000 abitanti. Inferiori solo se coincidenti con il territorio di enti di aria vasta o di città metropolitane;
- possono essere conferiti in uso le reti, gli impianti e le altre dotazioni patrimoniali di proprietà degli enti pubblici associati. In tali casi gli enti di governo costituiscono società

interamente possedute dagli enti conferenti, che possono affidare anche la gestione delle reti, degli impianti e delle altre dotazioni patrimoniali;

- la loro determinazione avviene attraverso quantificazione/stima della domanda di trasporto pubblico locale e regionale con tutte le modalità che si intende soddisfare, avvalendosi di matrici origine/destinazione per l'individuazione della rete intermodale dei servizi di trasporto pubblico di linea e non, nonché delle fonti informative presenti all'interno dell'Osservatorio. Gli operatori già attivi nel bacino sono tenuti a fornire le informazioni e i dati rilevanti entro e non oltre sessanta giorni dalla richiesta di regioni ed enti locali, che adottano adeguate garanzie di tutela e riservatezza dei dati commerciali sensibili;
- ai fini dello svolgimento delle procedure di scelta del contraente per i servizi di tprl, suddivisione dei bacini in più lotti tenuto conto delle caratteristiche della domanda e salvo eccezioni motivate da economie di scala proprie di ciascuna modalità e da altre ragioni di efficienza economica, nonché relative alla specificità territoriale dell'area di Venezia e della sua laguna. Le eccezioni dovranno essere disciplinate con Delibera dell'ART che, per i servizi ferroviari può prevedere eccezioni relative anche a lotti comprendenti territori appartenenti a più regioni, previa intesa tra le regioni interessate.

Il DL 50 contiene, oltre che la disposizione sopra richiamate relative alla definizione dei bacini di mobilità e alle competenze dell'ART, anche altre importantissime norme innovative per il settore.

Con il medesimo decreto, vengono dettate inoltre disposizioni in materia di contratti di servizio e tariffe nel trasporto pubblico regionale e locale, finalizzate a dare impulso agli investimenti nel settore del trasporto pubblico locale. In particolare, si prevede che i contratti di servizio stipulati successivamente al 31 dicembre 2017 dovranno escludere che l'affidatario del servizio di trasporto regionale e locale possa avvalersi di veicoli a motore con determinate caratteristiche inquinanti: inoltre i medesimi contratti di servizio dovranno prevedere che i veicoli utilizzati per il trasporto pubblico locale siano dotati di contapasseggeri elettronici e sistemi satellitari per il monitoraggio elettronico del servizio. I contratti di servizio, nella definizione del corrispettivo, dovranno tenere conto degli oneri, sostenuti per adempiere ai predetti obblighi di servizio, determinati secondo i criteri utilizzati per la definizione dei costi standard, al fine di assicurare la copertura delle quote di ammortamento dell'investimento. A carico delle imprese viene imposto l'onere, che non può essere inferiore al 10% del corrispettivo contrattuale, per il mantenimento e per il rinnovo del materiale rotabile e degli impianti, ad esclusione della manutenzione straordinaria, nonché l'adozione di sistemi di bigliettazione elettronica.

Un'altra importante disposizione contenuta nel DL 50 riguarda l'introduzione del principio di separazione delle funzioni di regolazione, indirizzo, organizzazione e controllo e quelle di gestione dei servizi di tpl. Viene previsto, inoltre, l'obbligo per l'ente locale o la regione affidante di avvalersi obbligatoriamente di un'altra stazione appaltante per lo svolgimento della procedura di affidamento dei servizi di trasporto qualora il gestore uscente ovvero uno dei concorrenti sia controllato o partecipato dall'ente affidante ovvero sia affidatario del servizio in via diretta o in house.

Vengono altresì introdotte disposizioni innovative in materia di lotta all'evasione tariffaria nel settore dei trasporti, prevedendo: la possibilità per i gestori di definire modalità di validazione specifici, tra i quali l'obbligo di checkin e checkout, collegando all'inosservanza di tali previsioni, la comminazione di una specifica sanzione; l'attribuzione di maggiori poteri ai soggetti verificatori nonché la possibilità che le attività di accertamento dei titoli di viaggio possano essere svolte anche da personale esterno, qualificabile come "agenti accertatori". Per quanto riguarda le rilevazioni dei sistemi di video sorveglianza presenti a bordo dei veicoli e sulle banchine di fermata, il decreto prevede espressamente che possano essere utilizzate ai fini del contrasto dell'evasione tariffaria e come mezzo di prova.

Infine, il Decreto introduce disposizioni di maggior tutela dell'utenza, garantendo una maggiore trasparenza delle informazioni sulla qualità dei servizi, nonché forme più rigorose di rimborso del biglietto in caso di gravi disservizi.

Vale la pena evidenziare qui che per il trasporto ferroviario l'ART ha emanato altre due importanti delibere: la delibera n. 120/2018 che stabilisce le **metodologie e criteri per garantire l'efficienza delle gestioni dei servizi di trasporto ferroviario regionale** e la delibera n.16/2018 che individua le **condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali**, connotati da oneri di servizio pubblico.

6.3 Il Testo Unico in materia di Società a Partecipazione Pubblica

Il decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175, nel testo risultante dalle modifiche apportate dal decreto correttivo 16 giugno 2017, n.100, dà attuazione all'art. 16, comma 1, lettera b), della Legge delega Madia.

Scopo del Testo unico è quello di riassumere in un quadro organico le numerose disposizioni finora vigenti in materia, ridisegnandone la disciplina con la finalità di ridurre e razionalizzare il fenomeno delle società a partecipazione pubblica, avendo anche riguardo ad una efficiente gestione delle partecipazioni medesime ed al contenimento della spesa pubblica.

Il Testo Unico si articola sostanzialmente in quattro tipologie di intervento:

- disposizioni introduttive recanti: l'indicazione dell'oggetto e dell'ambito di applicazione del T.U. (art. 1); la formulazione delle definizioni (art. 2); l'individuazione dei tipi di società in cui è ammessa la partecipazione pubblica (art. 3). L'individuazione delle tipologie di società è completata dagli artt. 16, 17 e 18, dedicati, rispettivamente, alle società in house, alle società miste pubblico-private, al procedimento di quotazione di società a controllo pubblico in mercati regolamentati;
- disposizioni volte a stabilire condizioni e limiti delle partecipazioni pubbliche, nonché a ridefinire le regole per la costituzione di società o per l'assunzione o il mantenimento di partecipazioni societarie da parte di amministrazioni pubbliche, e di alienazione di partecipazioni pubbliche (artt. da 4 a 10);
- disposizioni in materia di organi di amministrazione e di controllo delle società a controllo pubblico, con riferimento ai seguenti profili: governance societaria, requisiti dei componenti degli organi di amministrazione e compensi dei membri degli organi sociali

(art. 11); regime di responsabilità dei rappresentanti degli enti pubblici partecipanti (art. 12); regime di controllo, con riguardo all'attivazione del controllo giudiziario (art. 13), alla prevenzione della crisi di impresa (art. 14), al controllo e monitoraggio da parte del Ministero dell'economia e delle finanze (art. 15);

- disposizioni volte a incentivare l'economicità e l'efficienza mediante l'introduzione di procedure di razionalizzazione periodica e di revisione straordinaria (artt. 20 e 24), di gestione del personale (artt. 19 e 25), di specifiche norme finanziarie per le partecipate degli enti locali (art. 21) e di promozione della trasparenza (art. 22).

Per quanto riguarda l'ambito di applicazione, il D. Lgs. 175/2016 disciplina la costituzione di società da parte di amministrazioni pubbliche, nonché l'acquisto, il mantenimento e la gestione di partecipazioni da parte delle PA in società a totale o parziale partecipazione pubblica, diretta o indiretta.

Quanto al rapporto con la disciplina "comune", ossia quella civilistica, viene espressamente previsto che per quanto non derogato dal decreto, trovano applicazione le disposizioni del Codice Civile e le norme generali di diritto privato, pertanto stabilendo espressamente la generale assimilazione delle società pubbliche con quelle private.

Innanzitutto, il Testo unico in materia di società a partecipazione pubblica limita la possibilità di costituire società o acquisire o mantenere partecipazioni societarie ad un elenco tassativo di attività, tra cui la produzione di un servizio di interesse generale, imponendo inoltre alle P.A. un rilevante onere di motivazione analitica dell'atto deliberativo.

Vengono introdotte anche numerose novità sulla disciplina degli organi amministrativi e di controllo delle società a controllo pubblico, quali ad esempio la regola generale dell'amministratore unico, derogabile solo nei casi in cui mediante un' apposita motivata delibera assembleare della società a controllo pubblico, la stessa ritenga, per specifiche ragioni di adeguatezza organizzativa e tenendo conto dell'esigenza di contenimento dei costi, di dovere disporre che la società sia amministrata da un consiglio di amministrazione composto da tre o cinque membri. I nuovi tetti alle retribuzioni onnicomprensive degli amministratori, che saranno fissati da un apposito decreto del MEF, ad oggi ancora non emanato, che prevedrà indicatori dimensionali quantitativi e qualitativi con cui verranno individuate fino a cinque fasce per la classificazione delle società; nonché la previsione del divieto per i dipendenti delle amministrazioni pubbliche controllanti o vigilanti di essere nominati amministratori in suddette società. Per quanto riguarda le società a semplice partecipazione pubblica non di controllo, si prevede che l'amministrazione pubblica che sia titolare di una partecipazione pubblica superiore al 10% del capitale proponga agli organi societari l'introduzione di misure analoghe a quelle previste per le società a controllo pubblico sui limiti agli emolumenti di amministratori e dirigenti.

In tema di gestione del personale, da un lato il D. Lgs. 175/2016 prevede che ai rapporti di lavoro dei dipendenti delle società a controllo pubblico si applica l'ordinaria disciplina civilistica, mentre dall'altro, per quanto riguarda il reclutamento del personale, prevede che i criteri e le modalità siano stabiliti con propri provvedimenti, nel rispetto dei principi di trasparenza, pubblicità e imparzialità e dei principi di cui all'art. 35 del D. Lgs. 165/2001.

Il Testo unico sulle società partecipate dedica inoltre numerose disposizioni alle società *in house* e a quelle a partecipazione mista pubblica-privata. Riguardo alle prime, il decreto prevede che gli statuti delle società *in house* devono prevedere che oltre l'80% del loro fatturato sia effettuato nello svolgimento dei compiti ad esse affidati dall'ente pubblico, nonché che devono avere come oggetto sociale esclusivo una o più delle attività di cui alle lettere a), b), d) ed e) dell'art. 4, comma 2 del decreto (n.d.r. che disciplina le "attività consentite"). In merito alle società miste, invece, si prevede che la quota di partecipazione del soggetto privato, selezionato mediante procedura ad evidenza pubblica, non possa essere inferiore al 30% e che la durata della partecipazione privata alla società non possa essere superiore alla durata dell'appalto o della concessione.

Infine, al fine di procedere ad una riduzione del numero di società e partecipazioni pubbliche esistenti, il Testo unico stabilisce che, entro il 30 settembre 2017, le P.A. devono procedere ad una revisione straordinaria delle partecipazioni possedute, individuando quelle che devono essere alienate. A seguito di questa prima razionalizzazione, le P.A., con cadenza annuale, devono elaborare un'analisi dell'assetto complessivo delle società in cui detengono partecipazioni, dirette e indirette, predisponendo eventualmente un piano di riassetto per la loro razionalizzazione, fusione o soppressione, anche mediante messa in liquidazione o cessione.

Si evidenzia che attraverso un'integrazione all'articolo 24 del TUSP, avvenuta ad opera della Legge di bilancio (Legge n. 145/2018) con l'introduzione del comma 5-bis, è permessa la disapplicazione, fino al 31 dicembre 2021, dei commi 4 (obbligo di alienazione entro un anno dalla ricognizione straordinaria) e 5 (divieto per il socio pubblico di esercitare i diritti sociali e successiva liquidazione coatta in denaro delle partecipazioni) del D.Lgs. 175/2016 nel caso di società partecipate che abbiano prodotto un risultato medio in utile nel triennio precedente alla ricognizione (dunque, si suppone, nel triennio 2014-2016). Per queste società in utile, ai fini di tutela del patrimonio pubblico e del valore delle quote societarie pubbliche, la norma autorizza l'amministrazione pubblica a prolungare la detenzione delle partecipazioni societarie.

7 BIBLIOGRAFIA

ASSTRA - Videosorveglianza di bordo: analisi dello stato dell'arte – 2020.

Asstra - Linee Guida per l'implementazione di un sistema AVM sistemi di ausilio all'esercizio e infomobilita' – 2020.

Asstra – Piattaforme Digitali - Raccomandazioni per il Trasporto Pubblico Locale – 2020.

ASSTRA-ISFORT-ANAV-AGENS (2019); *16° Rapporto sulla mobilità in Italia*.

ASSTRA-UITP (2015), *Il trasporto pubblico locale. Confronto europeo*, novembre 2015.

Commissione europea (2009), *Piano d'azione sulla mobilità urbana*.

Commissione europea (2019), *Eu transport in figures. Statistical pocketbook*.

Corte dei Conti europea (2014), *Efficacia dei progetti di trasporto pubblico urbano finanziati dall'UE*, relazione speciale n. 1/2014.

Fondazione Caracciolo (ACI) (2012), *Il trasporto pubblico locale in Italia. Stato, prospettive e confronti internazionali*, giugno 2012.

Intesa Sanpaolo (2016), *Trasporto Pubblico Locale: stato dell'arte e prospettive*, Finanza Locale Monitor giugno 2016.

Intesa Sanpaolo (2015), *Servizi Pubblici Locali: stato dell'arte e prospettive*, Finanza Locale Monitor maggio 2015.

ISFORT (2011), *Il trasporto urbano su rotaia in Italia. Situazione e linee di sviluppo all'avvio del nuovo decennio*, gennaio 2011.

ISTAT (2016), *Focus sulla mobilità urbana*, Anno 2014.

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, *Conto nazionale delle infrastrutture e dei trasporti*. Anni 2017-2018.

The European House – Ambrosetti (2012), *Il contributo del trasporto ferroviario nella strategia di crescita in Italia e in Europa*.