



LE AZIENDE DI TPL: ALLA RICERCA DELLA GIUSTA ROTTA

2019

in collaborazione con:

IFEL

Fondazione ANCI

INTESA  SANPAOLO

Intesa Sanpaolo

Laura Campanini | Direzione Studi e Ricerche

IFEL – Fondazione ANCI

Laura Chiodini

Larysa Minzyuk

ASSTRA

Alessia Nicotera | Direttore

Emanuele Proia | Direttore

Maurizio Cianfanelli

Elisa Meko

Alessandra Rizza

SOMMARIO

EXECUTIVE SUMMARY	4
1 IL SISTEMA DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE E REGIONALE.....	9
1.1 Le dimensioni del settore	9
1.2 L'evoluzione della normativa di settore.....	12
1.3 Il Testo Unico in materia di Società a Partecipazione Pubblica	22
1.4 Benchmark europeo	25
2 LA GESTIONE DELLE RISORSE	27
2.1 Le tariffe e i ricavi da traffico.....	27
2.2 Il Fondo Nazionale Trasporti	33
2.3 I contributi pubblici destinati agli investimenti	38
3 LA PERFORMANCE ECONOMICO-FINANZIARIA DELLE AZIENDE TRA IL 2015 E IL 2017	42
3.1 La performance del settore: crescita, costi e redditività	43
3.2 Investimenti, indebitamento e leva finanziaria	49
3.3 L'analisi per cluster omogenei	53
3.3.1 Analisi per dimensione di impresa	53
3.3.2 Analisi per territorio.....	58
3.3.3 Analisi per tipologia di servizio	64
3.3.4 Analisi per tipologia di modalità di trasporto	71
3.4 La performance economico-produttiva	77
3.4.1 I dati di produzione	77
3.4.2 Costi unitari.....	78
3.5 Conclusioni	81
3.6 Appendice: il campione di bilanci	82
4 FOCUS SULLE AZIENDE PARTECIPATE NEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE.....	85
4.1 Le aziende di trasporto pubblico locale partecipate dalle Autonomie Territoriali e Locali	85
4.2 Partecipate comunali nel settore del trasporto pubblico locale	96
4.2.1 Rilevanza del fenomeno delle partecipate comunali e contesto di riferimento	96
4.2.2 Descrizione dei dati ed aspetti metodologici	96
4.2.3 Schemi partecipativi e struttura del settore dal lato delle aziende	96
4.2.4 Analisi economico-patrimoniale delle partecipate comunali nel TPL	105
4.2.5 Focus/simulazione sull'applicazione del decreto legislativo 175/2016 sulle partecipate comunali nel settore TPL.....	108

4.2.6 Considerazioni conclusive	110
5 BIBLIOGRAFIA	111

EXECUTIVE SUMMARY

Dati chiave settore TPL

Le dinamiche del settore

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

	Variazione % 2016-2017
Valore della produzione	0,3%
Addetti	-0,2%
Mezzi	0,04%
Km percorsi	+0,4%
Passeggeri trasportati	+1,9%

- Non solo in Italia ma anche in Europa il peso degli spostamenti attraverso l'autovettura privata si conferma preponderante sulle altre modalità di trasporto. **L'81,3% dei viaggiatori utilizza il mezzo privato e il 18,7% si muove utilizzando il Trasporto Pubblico (Autobus, Ferrovie, Tram e Metropolitana).**

L'anomalia italiana è relativa alla preponderanza nell'ambito delle modalità di trasporto collettive dell'autobus rispetto al trasporto ferroviario e metropolitano, evidente conseguenza del gap infrastrutturale in termini di reti ferroviarie, metropolitane e tranviarie.

Il tasso di motorizzazione in Italia è tra i più alti tra i paesi europei considerati pari a 62,5 auto ogni 100 abitanti seguita da Germania (55,5) e Spagna (49,2).

- **Il confronto con alcune grandi e significative città europee conferma che in Italia le tariffe sono tra le più basse d'Europa non solo in termini assoluti ma anche in relazione al reddito disponibile.** La relazione tra il costo medio dell'abbonamento mensile ed il reddito medio mensile delle famiglie rivela un rapporto percentuale che varia da un massimo di 5,2% nel Regno Unito ad un minimo dell'1,6% in Italia. Nonostante in Italia dal 2011 si sia verificato un generalizzato aumento dei valori tariffari, in particolare in risposta alle misure di austerità della finanza pubblica, **la tariffa media (comprensiva di agevolazioni e gratuità), negli ultimi quattro anni, è rimasta sostanzialmente invariata.**
- Il quadro normativo nazionale e comunitario sembra avere trovato oggi una sua stabilità: a livello nazionale, **il D.Lgs. 422/1997, integrato con le importanti disposizioni contenute nel DL 50/2017 e, a livello comunitario, il Regolamento 1370/2007, come modificato dal Reg. 2338/2016**, definiscono un **quadro normativo preciso** all'interno del quale muoversi per una corretta gestione dei servizi di trasporto pubblico locale. La recente

modifica apportata dalla legge di Bilancio 2019 (Legge 145/2018) all'articolo 27 del DL 50/2017, nella parte relativa ai criteri di riparto del FNT, eliminando la penalizzazione sullo stesso per gli affidamenti diretti, ha reso pienamente coerente le disposizioni normative nazionali con quelle comunitarie.

- Le imprese partecipate da pubbliche amministrazioni costituiscono il 90% del mercato in termini di passeggeri, l'83% in termini di percorrenze chilometriche e l'85% del valore della produzione. Assume, quindi, particolare rilievo la disciplina contenuta nel **Testo unico in materia di società a partecipazione pubblica (D. Lgs. 175/2016)**. Il TUSP ha avuto il pregio di sistematizzare le disposizioni, frammentate in più provvedimenti normativi, che riguardano anche le società a partecipazione pubblica operanti nel settore del TPL, ma ha mancato di escludere dal suo ambito di applicazione le società affidatarie con gara, creando un potenziale squilibrio concorrenziale tra imprese private e imprese pubbliche, a danno di queste ultime.

La performance economico-finanziaria e industriale

- Tra il 2015 e il 2017 le imprese del trasporto pubblico locale sia pubbliche che private risentono della debolezza economica che ha caratterizzato il sistema Paese negli anni presi in considerazione. **A livello aggregato le imprese del campione registrano una sostanziale stabilità nella performance economico finanziaria.**
- Il valore della produzione registra variazioni modeste. La principale voce del conto economico, il costo del lavoro, assorbe all'incirca il 50% del valore della produzione a livello mediano e rimane stabile, dopo aver assorbito l'ultima tranche del rinnovo contrattuale del 2015.
- La riduzione del costo dei carburanti ha consentito di registrare una flessione del costo per acquisti netti nel 2016, ma nel 2017 tale componente di costo riaccelera tornando su valori simili a quelli del 2015.
- I margini, il risultato netto e gli indicatori di redditività non registrano variazioni significative: **nel 2017 il MOL si attese al 7,67% della produzione, il MON allo 0,01%, il risultato netto all'1,82%, il Roe al 3,18% e il Roi allo 0,02%.**
- **Critica rimane la situazione degli investimenti, nonostante i provvedimenti che avrebbero dovuto consentirne il rilancio. A livello mediano, la spesa per investimenti passa dal 5,5% del valore della produzione al 4,9%, parallelamente gli ammortamenti rimangono costanti al 6,6%.**
- La mancata ripresa dei flussi di investimenti è un elemento di preoccupazione perché impatta sia sulla qualità del servizio, sia sulla sostenibilità ambientale; 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. I costi di manutenzione e i consumi di un autobus vecchio sono molto più significativi di quelli di un autobus nuovo.
- **La posizione finanziaria evidenzia un modesto utilizzo della leva e un livello di indebitamento basso:** le situazioni critiche sono limitate ad un numero molto ristretto di imprese.

- A fronte della staticità dei risultati del settore nel suo complesso, l'analisi per cluster evidenzia performance differenziate.
- La variabile dimensionale sembra influire sull'efficienza delle aziende di TPL: dall'analisi dei dati di bilancio del **triennio emerge il recupero delle imprese di maggiori dimensioni, che migliorano la propria performance**. L'incidenza del costo del lavoro delle grandi imprese risulta stabilmente superiore rispetto a quello delle medie imprese, ma le grandi imprese riducono maggiormente l'incidenza degli acquisti netti e quindi migliorano i margini e il risultato netto. **Le maggiori dimensioni sembrano garantire anche una maggior attenzione agli investimenti**: l'incidenza degli ammortamenti sul valore della produzione accelera per le grandi imprese mentre per le medio-piccole risulta più stabile; il flusso di investimenti risulta particolarmente significativo nel 2015, nel biennio successivo si attesta su valori simili a quelli delle PMI. Parallelamente le immobilizzazioni delle grandi imprese si rafforzano.
- **Nel triennio d'analisi permangono le forti differenze tra Centro-Nord e Sud**. Tutti gli indicatori evidenziano le difficoltà delle imprese localizzate nelle regioni del Sud. L'incidenza del costo del lavoro sul valore della produzione è sensibilmente più elevata, i margini sono quindi inferiori e anche il risultato netto e la redditività sono più bassi. Sul fronte degli investimenti si evidenziano le difficoltà delle imprese meridionali con il dato del 2017 che scende al 2,2% della produzione.
- L'analisi per tipologia di servizio e per modalità di trasporto conferma la significativa eterogeneità delle caratteristiche strutturali, ma evidenzia anche differenti performance di cluster omogenei. **Le imprese che effettuano servizio urbano, pur confermando una maggiore incidenza del costo del lavoro, vedono ridursi tale voce di costo in modo significativo nel triennio** (dal 58% al 52,7% del valore della produzione). I margini e i risultati risentono positivamente di tale dinamica: Il MOL accelera da 4,7% a 7,7%, il risultato netto da 0,3% a 1,2%. Sul fronte degli investimenti sono però le imprese che operano nel servizio extraurbano a registrare una accelerazione (da 2,8% a 7,6% a livello mediano), mentre le imprese che effettuano servizio urbano riducono sensibilmente i flussi.
- Le aziende ferro, ovvero che operano esclusivamente su metropolitana, tramvia e ferroviario regionale nel triennio dimostrano di migliorare significativamente la propria redditività e di investire una quota consistente del proprio fatturato: il ROE passa da 4,5% a 9,5%, il ROI da -2,7% a 0,4%, gli investimenti da 1,3% a 7,8%.

FOCUS – Società partecipate da amministrazioni pubbliche (STATO, REGIONI; ENTI LOCALI)

- **Le società di trasporto pubblico locale partecipate da almeno un'amministrazione pubblica (Stato, Regioni ed Enti Locali), sia direttamente che indirettamente, sono pari a 112** rappresentando il 12% delle complessive 930 società che producono servizi di TPL. **Nel corso degli ultimi 10 anni (2010-2019), a seguito di alcune operazioni societarie (fusioni e aggregazioni), il numero delle società partecipate è passato da 160 a 112 (-30%);**
- A fronte di una sostanziale stabilità delle percorrenze, degli addetti e del numero di mezzi, il 2017 si è caratterizzato per un aumento dei **passengeri trasportati che crescono in media nell'ultimo anno dell'1,8%.**

	Variazione % 2016-2017
Addetti	-0,1%
Mezzi	+0,04%
Km percorsi	-0,3%
Passeggeri trasportati	+1,8%

- L'andamento del **costo del personale per km** mostra un **tendenziale aumento** del costo unitario rispetto al 2015 (+3,3%) dovuto da una parte al rinnovo contrattuale del 2015 e dall'altra alla contrazione delle percorrenze.
- L'andamento dei ricavi da traffico per km mostra che dal 2015 si è registrato un **progressivo aumento dei ricavi chilometrici a fronte di una sostanziale diminuzione dei contributi chilometrici**. Nello specifico, nel triennio, a livello medio nazionale si è registrato un aumento dei ricavi per km dell'8% e una diminuzione del contributo per km pari a -1,8%.
- Nonostante il prezzo delle tariffe rimanga tra i più bassi in Europa, le aziende migliorano le loro performance in termini di rapporto **ricavi da traffico su costi operativi**. A livello medio, il rapporto **nel 2017 arriva al 33,3% contro un 31,6% del 2016**.
- **A riprova di un generale efficientamento del settore, tra il 2016 e il 2017**, si è assistito ad un'ulteriore riduzione dei **costi operativi per km** in particolare tra le aziende di trasporto misto (-3%) ed extra-urbano (-8%) e nelle medie (-5%) e grandi imprese (-1%).
- **Nel 2017 l'81% delle società partecipate di TPL chiude con il bilancio in utile**. Delle 20 aziende che chiudono in perdita, il 65% (13 aziende) registra un margine operativo lordo (MOL) positivo e 3 di queste un EBIT positivo. **Il miglioramento rispetto agli anni passati è confermato anche dall'analisi dell'andamento generale delle aziende con MOL positivo: il 94% nel 2017 contro il 92% nel 2016 e il 72% nel 2009.**

FOCUS – Società partecipate da Comuni

- Dall'analisi condotta sulle partecipazioni comunali nelle società operanti nel settore del trasporto pubblico locale risulta che nel 2018 **i comuni italiani detengono 2.652 partecipazioni, in prevalenza dirette, in 90 società**. Il fenomeno sembra essere **maggiormente rilevante nelle realtà del Nord** del paese.
- Il maggior numero delle partecipate comunali nel TPL è a controllo comunale, con quote cumulate di partecipazione superiore al 50%. Le partecipazioni dirette si concentrano sia tra le società a totale controllo comunale (100%), per lo più esercitato singolarmente da grandi comuni, sia tra le società dove il controllo comunale non supera il 20%.
- **Le modalità di partecipazione comunale nelle aziende del TPL non sembrano essere correlate alla dimensione dell'ente**. L'unica distinzione che emerge tra le partecipazioni di comuni piccoli e grandi è il grado di controllo associato.
- Dall'analisi economico-patrimoniale, condotta su 81 società per le quali si dispone di totalità di voci di bilancio 2017, risulta che **nel settore sono occupati 61.013 addetti/dipendenti. In media, ogni azienda TPL, tradizionalmente labour intensive, impiega circa 678 dipendenti, quasi 6 volte il numero di dipendenti mediamente impiegato da una partecipata comunale (106,5)**. Tuttavia, il costo medio del personale (39.617 euro) è inferiore a quello registrato per il complesso delle partecipate (53.910 euro), mentre l'incidenza del costo lavoro sul valore di produzione è pari a circa il 47%, quasi il triplo della media delle partecipate a livello nazionale (16,8%).
- **Circa l'80% delle partecipate comunali è in utile** (64 società su 81). Nonostante le aziende con un risultato economico positivo siano un numero sensibilmente più alto rispetto a quelle in perdita, esse registrano un utile complessivo pari a soltanto 87,4 milioni di euro, mentre le poche società in rosso conseguono una perdita che si attesta, nel 2017, ad oltre 169 milioni di euro.
- Dalle simulazioni dell'**impatto che i criteri di razionalizzazione "quantitativi" previsti dal decreto legislativo 175/2016** (lettere b. d ed e del comma 2 dell'art. 20) avrebbero sulle società operanti nel settore TPL partecipate dai comuni risulta che, **delle 81 società partecipate, 66 non presenterebbero i requisiti per la razionalizzazione**. Tra le restanti 15 società, 9 sono scatole vuote, ossia società in cui non vi sono dipendenti o questi sono in numero inferiore rispetto al consiglio di amministrazione, una società ha un fatturato medio non superiore a 500.000 euro nel triennio 2015-2017, e 6, infine, sono le società che hanno subito perdite in almeno 4 degli ultimi 5 esercizi.

1 IL SISTEMA DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE E REGIONALE

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

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 2017)

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 Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti, Anni 2016-2017 ed elaborazioni ASSTRA su dati di bilancio Aziendali

Dall'analisi delle percorrenze per modalità di trasporto emerge chiaramente la prevalenza della modalità automobilistica che assorbe oltre il 90% della produzione chilometrica complessiva.

Tabella 2 - Ripartizione delle percorrenze per modalità di trasporto (anno 2017)

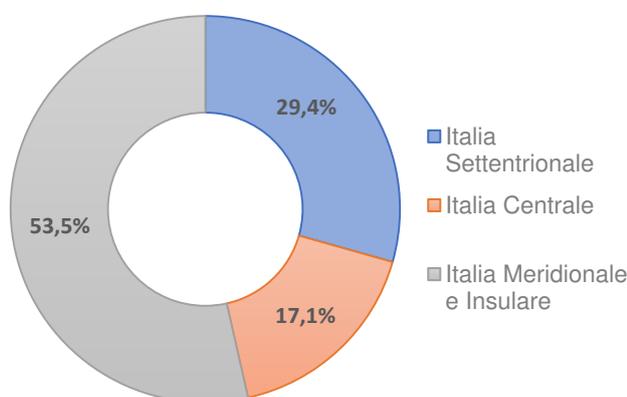
Tipologia trasporto	Percorrenze	%
autolinee urbane	684.860.000	35,59%
autolinee extraurbane	1.049.540.000	54,54%
metropolitane	149.855.000	7,79%
Funicolari	986.620	0,05%
Tranvie	39.028.000	2,03%
Totale	1.924.269.620	100,00%
ferrovie locali (treno-km)	42.295.000	
ferrovie regionali Trenitalia (treno-km)	181.680.000	

Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti, Anni 2016-2017 ed elaborazioni ASSTRA su dati di bilancio aziendali

Il settore di trasporto pubblico locale e regionale, tra il 2016 e 2017, non presenta particolari modifiche sul piano strutturale.

Il 29% delle aziende esplica il servizio nell'Italia settentrionale e il 17% nell'Italia centrale, mentre il 54% delle aziende opera nell'Italia meridionale e insulare. Tali risultati riflettono una diversa organizzazione del servizio nelle diverse aree del Paese. Nel Nord e nel Centro il servizio viene gestito principalmente da aziende di dimensioni mediamente più grandi operanti in bacini di traffico più ampi, spesso gestendo il servizio a livello provinciale o addirittura regionale. Nel Sud e nelle Isole invece, vi è la presenza di realtà più frammentate, la presenza di un maggior numero di aziende private a conduzione generalmente familiare.

Grafico 1 - Distribuzione territoriale delle aziende di TPLR (%; 2016)



Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti, Anni 2016-2017

Se si osserva, inoltre, la distribuzione per ripartizione territoriale e per tipologia di servizio delle aziende si nota che le aziende che esplicano il servizio extraurbano sono più numerose.

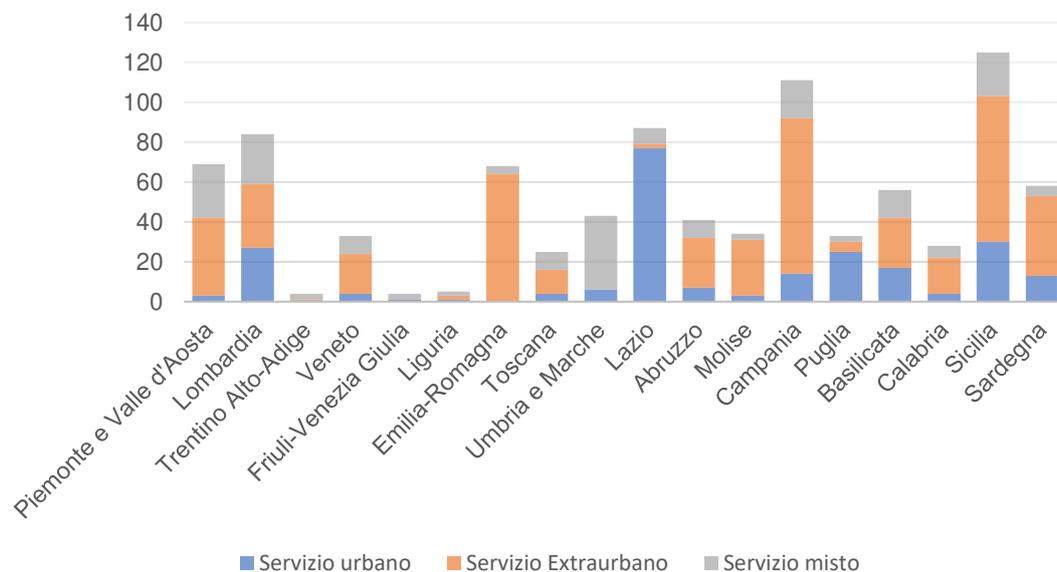
Tabella 3 - Aziende distinte per ripartizione geografica e per tipo di servizio svolto (%; 2016)

Ripartizione Geografica	Solo servizio urbano	Solo servizio extraurbano	Servizio misto
Italia Settentrionale	15%	34%	35%
Italia Centrale	37%	3%	26%
Italia Meridionale e Insulare	48%	63%	39%
Totale	26%	51%	23%

Fonte: Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti, Anni 2016-2017.

Nonostante il processo di aggregazione societario in atto, alcune regioni presentano ancora una forte frammentazione del servizio.

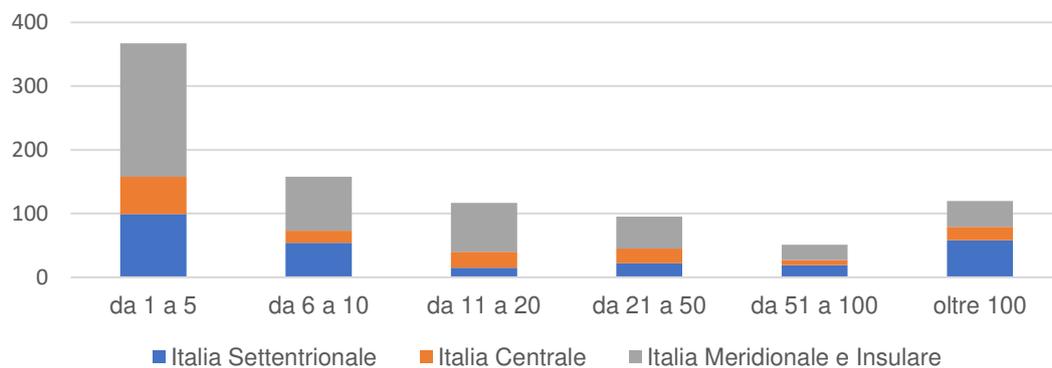
Grafico 2 - Distribuzione regionale delle aziende di trasporto pubblico locale e regionale (n.; Anno 2016)



Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti, Anni 2016-2017

L'87% delle aziende ha un numero di addetti inferiore a 100 unità. Il 40% delle aziende ha un numero di dipendenti tra 1 e 5, aziende per lo più di natura privata a gestione familiare.

Grafico 3 - Aziende distinte per ripartizione geografica e per numero di addetti (n.; 2016)



Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti, Anni 2016-2017

La distribuzione delle aziende per tipologia di servizio e per ripartizione geografica riportata nei grafici precedenti si riferisce esclusivamente alle aziende che esplicano il servizio di trasporto pubblico locale e regionale con il servizio autolinee.

Tra queste e in aggiunta ad esse vi sono inoltre:

- ✓ **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.

1.2 L'evoluzione della 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 la Delibera ART n. 143/2018 l'Autorità ha avviato la consultazione su un documento di revisione della delibera 49, documento volto ad adeguare le misure ivi contenute alle disposizioni normative e regolamentari intervenute negli ultimi tre anni (Reg. UE 2338/2016, D.Lgs. 50/2016; D.Lgs. 175/2016, DL 50/2017) e a modificare l'allegato A della Del. 49 sulla base dell'esperienza maturata a seguito delle procedure di gara recentemente bandite. La procedura di revisione dovrebbe concludersi entro il 3 maggio 2019.

Strettamente collegata alla Delibera n. 49/2015, 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

informativa 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 tpri, 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.

Il provvedimento ha introdotto, con alcune modifiche, quanto già contenuto nello schema di decreto legislativo recante "Testo unico sui servizi pubblici locali di interesse economico generale" che era stato predisposto in attuazione dell'articolo 19 della Legge delega Madia. Come è noto, a seguito della sentenza della Corte Costituzionale 251/2016, il testo di tale decreto, già approvato in via definitiva dal Consiglio dei Ministri del 24 novembre 2016, è stato bloccato dal Governo prima che fosse promulgato dal Presidente della Repubblica.

Il decreto apporta anche significative modifiche ai meccanismi di riparto del Fondo nazionale trasporti, da un lato incentivando in modo rilevante la realizzazione di procedure di gara ad evidenza pubblica, e, dall'altro, penalizzando le Regioni e gli Enti Locali che procedono ad affidamenti diretti. Sui criteri di riparto del fondo si dirà appresso nel capitolo dedicato alle risorse. Tuttavia, appare utile qui evidenziare che la legge di conversione del Decreto Fiscale (legge n.136/2018 di conversione del DL 119/2018) ha modificato l'articolo 27, co. 2, lett. d) del DL 50/2017 in relazione al criterio di riparto del FNT che prevedeva la penalizzazione degli affidamenti diretti effettuati dopo una certa data (30 settembre 2017 per trasporto su gomma; 3 dicembre 2018 [testo originario 30.09.2017] avviso di preinformazione per il trasporto ferroviario). Pertanto, a seguito della modifica alla lettera d) dell'art. 27 comma 2, la penalizzazione sul FNT per affidamenti diretti si applicherà a partire dal 2021 e, comunque, esclusivamente per gli affidamenti diretti non conformi al Reg. 1370/2007 e s.m.i. e alle disposizioni nazionali vigenti.

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.

1.3 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., a 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 una recente integrazione all'articolo 24 del TUSP, avvenuta ad opera della Legge di bilancio (Legge n. 145/2018) con l'introduzione del comma 5-bis, permette 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.

1.4 Benchmark europeo

All'interno dell'analisi del settore, come ogni anno, viene fornito un confronto, a livello europeo, dei principali indicatori di settore. L'Italia viene confrontata con i principali paesi europei che per caratteristiche socio-economiche risultano a lei più vicine. A tal fine, sono riportati di seguito i principali indicatori macroeconomici dei cinque paesi europei messi a confronto: Francia, Germania, Italia, Spagna e Regno Unito.

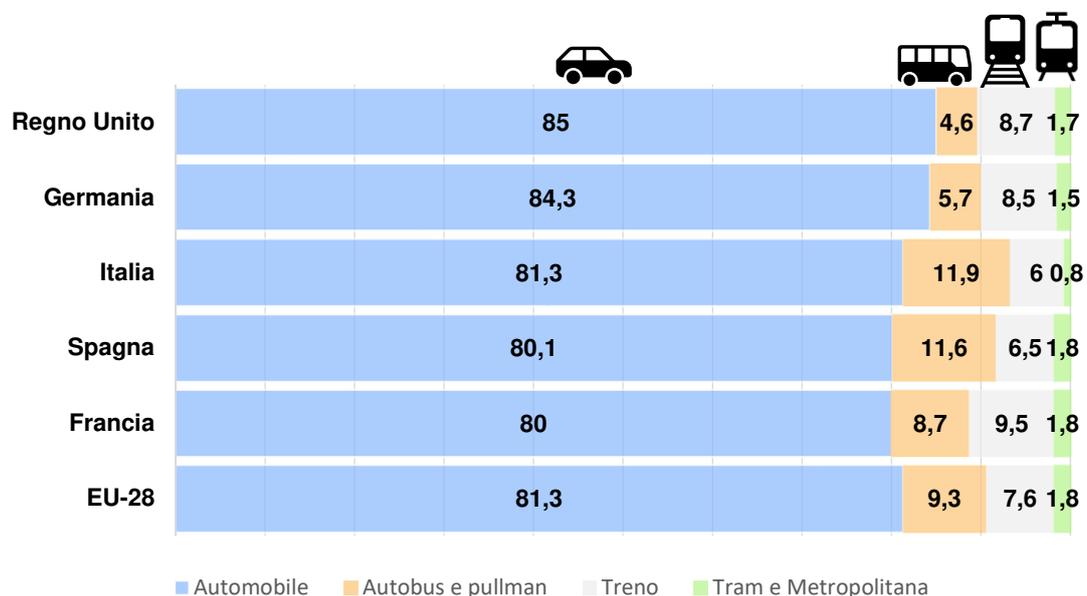
Tabella 4 - Indicatori macroeconomici 5 paesi europei (2016)

Paese	Area (1000 km ²)	Popolazione (milioni)	PIL (Nominale) (miliardi €)	Tasso di disoccupazione (%)
Francia	633,1	66,989	2.228,9	10,1%
Germania	357,1	82,522	3.144,1	4,2%
Italia	301,3	60,589	1.680,9	11,9%
Spagna	506,0	46,528	1.118,5	19,7%
Regno Unito	243,8	65,809	2.395,8	4,9%

Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati EU Transport in figures. Statistical pocketbook 2018.

Nonostante le misure adottate a favore di uno sviluppo della mobilità sostenibile, sia a livello europeo che nazionale, l'automobile risulta in tutti i Paesi considerati e nella media dei 28 paesi facenti parte dell'Unione Europea, la modalità di trasporto preponderante. A livello medio nazionale l'Italia presenta una percentuale di spostamenti con modalità privata in linea con la media europea e leggermente inferiore rispetto a nazioni come Francia e Regno Unito. La rimanente parte degli spostamenti che avvengono con mezzi pubblici viene però svolta principalmente con l'autobus a dimostrazione del persistente gap infrastrutturale che l'Italia presenta rispetto agli altri Paesi europei.

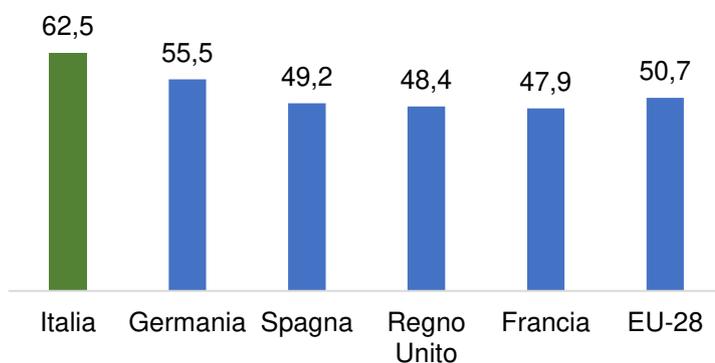
Grafico 4 - Ripartizione modale degli spostamenti (pkm in %; 2016)



Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati EU Transport in figures. Statistical pocketbook 2018.

Il tasso di motorizzazione conferma le abitudini di spostamento europee rilevate nei precedenti grafici, anzi per l'Italia evidenzia che, nonostante tra i paesi europei non sia la nazione con la più alta percentuale di spostamenti con mezzi privati, è sicuramente **tra le prime nazioni per tasso di motorizzazione**. In Italia, lo sviluppo della motorizzazione privata a partire dagli anni '60 non è stato accompagnato da uno sviluppo delle infrastrutture necessarie a garantire la mobilità in modo razionale comportando problemi di congestionamento con impatti negativi sull'intera mobilità e sulla salute dei cittadini.

Grafico 5 - Tasso di motorizzazione (n. auto per 100 abitanti; 2016)



Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati EU Transport in figures. Statistical pocketbook 2018.

2 LA GESTIONE DELLE RISORSE

A cura di Emanuele Proia, Elisa Meko, Maurizio Cianfanelli.

Premessa

Come ogni anno, nel presente capitolo viene affrontato il tema del finanziamento del settore del trasporto pubblico locale e regionale, compreso il trasporto ferroviario regionale, sia per la copertura delle spese in conto corrente sia in conto capitale.

Differentemente dalle scorse edizioni, quest'anno verrà dato particolare spazio allo studio dei **ricavi provenienti dalle tariffe** e alle **novità in tema di investimenti** per il TPL.

2.1 Le tariffe e i ricavi da traffico

Le imprese operanti nel settore del trasporto pubblico sono l'elemento cardine del sistema della mobilità dalle cui performance gestionali dipende una parte rilevante della qualità e regolarità del servizio reso alla collettività. La presente edizione della ricerca vuole porre particolare attenzione **all'analisi degli introiti tariffari**, voce di ricavo sulla quale le imprese hanno poco margine di manovra ma che costituisce un elemento fondamentale per ridurre la dipendenza dalla contribuzione pubblica che attualmente è di gran lunga la fonte principale per il finanziamento del settore.

Da un confronto a livello europeo emerge che il livello delle tariffe in Italia viene determinato ponendo maggiore attenzione ai risvolti sociali rispetto a valutazioni economiche che consideri l'effettiva disponibilità a pagare dei passeggeri. **In Italia infatti le tariffe sono tra le più basse in Europa**, non solo in termini nominali ma anche in relazione al reddito disponibile.

In Italia, il costo medio del biglietto singolo, media considerando le città di Roma, Milano Napoli e Torino, è di 1,58 euro. Le città spagnole di Madrid, Barcellona e Valencia presentano un costo medio del biglietto singolo pari a 1,73 euro. Mentre le città francesi di Parigi e Lione registrano una media di 1,90 euro. In Germania il biglietto singolo, analizzando le città di Berlino, Amburgo, Colonia e Monaco di Baviera, presenta un costo medio di circa 3 euro. Londra, con 5,5 euro (senza utilizzare l'Oyster card, relativamente alla rete metropolitana), presenta il costo più alto.

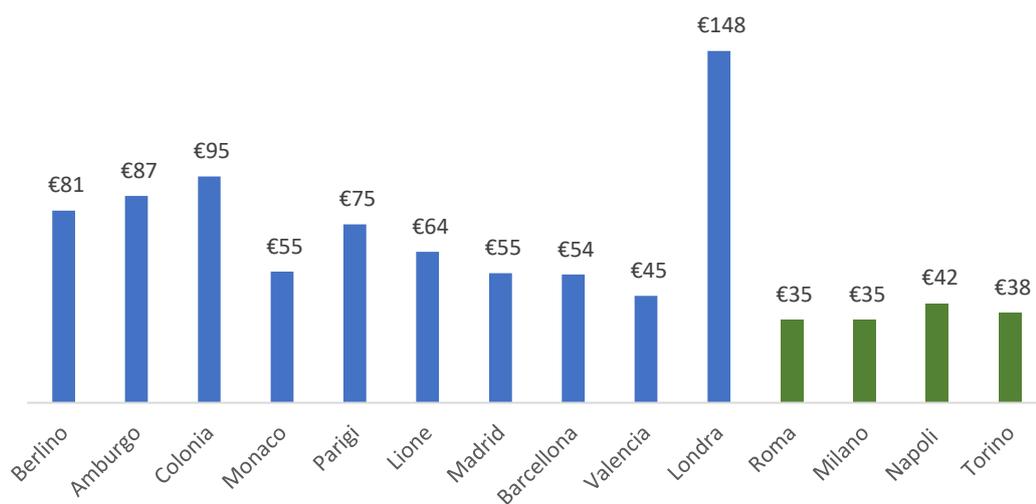
Grafico 6 - Biglietto singolo (€; Ottobre 2018)



Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati da siti aziendali

Anche in termini di abbonamento mensile, Londra risulta la città più cara con 148 euro. In Germania, il costo degli abbonamenti mensili presenta una spiccata variabilità tra le città, il valore medio è comunque vicino agli 80 euro. Nelle città italiane considerate, tra il 2017 e il 2018, non si sono registrati aumenti negli abbonamenti mensili, il costo medio, il più basso tra le nazioni considerate, è di 37,5 euro (Napoli 42 euro; solo 35 euro a Roma e Milano).

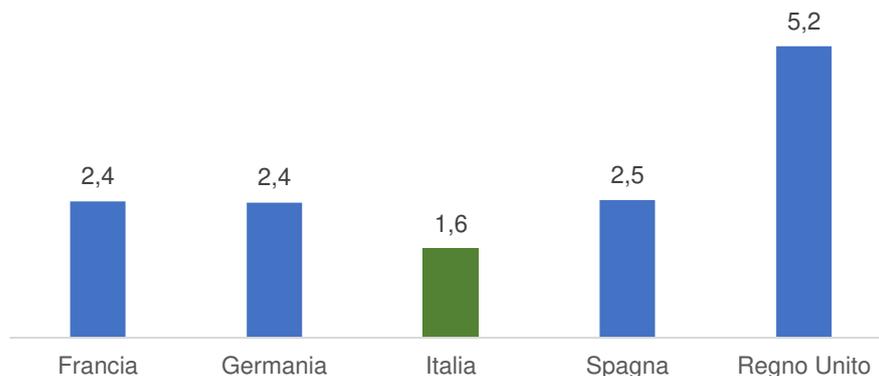
Grafico 7 - Abbonamento mensile (€; Ottobre 2018)



Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati da siti aziendali

La relazione tra il costo medio dell'abbonamento mensile ed il reddito medio mensile delle famiglie rivela un rapporto percentuale che varia da un massimo di 5,2% nel Regno Unito all'1,6% in Italia.

Grafico 8 - Costo medio abbonamento mensile/reddito medio mensile famiglie (%; Ottobre 2018)

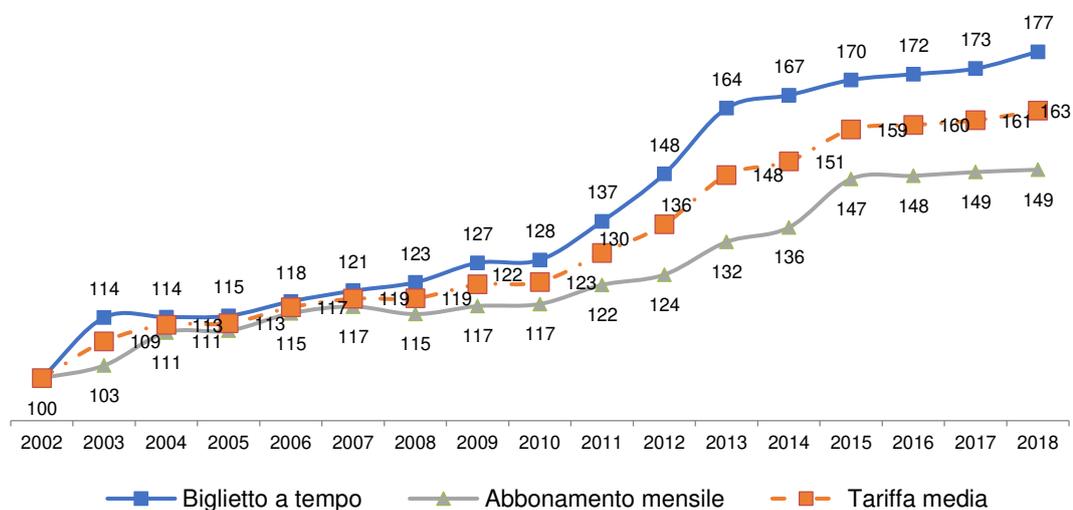


Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati Eurostat

Di seguito vengono riportate diverse elaborazioni relative alle tariffe nel trasporto pubblico locale e regionale al fine di analizzare l'evoluzione del prezzo delle tariffe e come la crescita abbia inciso sugli equilibri economici delle imprese. L'analisi si concentra esclusivamente sulle tariffe per il servizio urbano e i risultati riguardano l'analisi di un campione di aziende di trasporto pubblico locale e regionale pubbliche e private.

L'evoluzione delle tariffe, rappresentata nel grafico seguente, evidenzia il forte aumento dei livelli tariffari avvenuto dal 2011 in risposta ai tagli operati dal Governo e dalle Regioni; negli ultimi anni l'aumento si sta continuando a registrare principalmente per il biglietto a tempo in quanto si cerca di promuovere una politica di fidelizzazione dell'utenza attraverso una sostanziale invarianza dei prezzi degli abbonamenti.

Grafico 9 - Evoluzione biglietto a tempo e abbonamento mensile (€; Ottobre 2018)



Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati da siti aziendali

Tale politica di fidelizzazione è evidente anche dall'analisi delle variazioni delle tariffe su base territoriale e dimensionale.

A livello territoriale, il Nord Ovest e il Centro hanno registrato un aumento del prezzo del biglietto a tempo rispettivamente del 3,6% e del 3,2%, nel Sud e Isole il prezzo del biglietto medio è rimasto invece pressoché invariato.

Tabella 5 - Dinamica del prezzo del biglietto del trasporto pubblico urbano per area territoriale (2016-2018, prezzi in € e %)

Media biglietto a tempo	2016	2017	2018	Var % 18-17
Nord Ovest	1,46	1,46	1,51	3,6%
Nord Est	1,33	1,34	1,37	2,2%
Centro	1,45	1,45	1,50	3,2%
Sud e Isole	1,32	1,36	1,37	0,4%
Media nazionale	1,39	1,41	1,44	2,3%

Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati da siti aziendali

Come evidenziato nell'analisi a livello nazionale, il prezzo dell'abbonamento mensile, tra il 2017 e il 2018, è rimasto sostanzialmente stabile, registrando un lieve aumento solo nel Nord Ovest (+0,7%) e nel Centro (+1,1%).

Tabella 6 - Dinamica del prezzo dell'abbonamento mensile del trasporto pubblico urbano per area territoriale (2016-2018, prezzi in € e %)

Media abbonamento mensile	2016	2017	2018	Var % 18-17
Nord Ovest	37,00	37,00	37,25	0,7%
Nord Est	33,44	33,76	33,76	0,0%
Centro	35,54	35,54	35,91	1,1%
Sud e Isole	37,75	38,29	38,29	0,0%
Media nazionale	36,22	36,44	36,61	0,4%

Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati da siti aziendali

Dal calcolo del prezzo medio del biglietto a tempo ripartito per dimensione delle città si evince che il prezzo del biglietto applicato nelle grandi aree metropolitane (1,48€), risulta superiore alla media nazionale (1,44€).

Tabella 7 - Dinamica del prezzo del biglietto del trasporto pubblico urbano per ambito dimensionale (2016-2018, prezzi in € e %)

Media biglietto a tempo	2016	2017	2018	Var % 18-17
Città > 250 mila ab.	1,44	1,45	1,48	2,2%
Città comprese tra 100 e 250 mila ab	1,30	1,31	1,35	2,8%
Città < 100 mila ab.	1,30	1,34	1,36	1,8%
Media nazionale	1,39	1,41	1,44	2,3%

Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati da siti aziendali

La tendenza delle aziende alla definizione di offerte tariffarie finalizzate alla fidelizzazione della clientela attraverso forme di abbonamento comunque più vantaggiose ha portato ad un arresto dell'aumento del prezzo degli abbonamenti soprattutto nelle grandi città. Nelle piccole città, si è registrato un aumento del prezzo medio del 3,2% tra il 2017 e il 2018.

Tabella 8 - Dinamica del prezzo dell'abbonamento mensile del trasporto pubblico urbano per ambito dimensionale (2016-2018, prezzi in € e %)

Media abbonamento mensile	2016	2017	2018	Var % 18-17
Città > 250 mila ab.	37,76	37,76	37,76	0,0%
Città comprese tra 100 e 250 mila ab	33,31	34,01	34,37	1,1%
Città < 100 mila ab.	32,08	32,62	33,64	3,2%
Media nazionale	36,22	36,44	36,61	0,4%

Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati da siti aziendali

Un buon indicatore capace di sintetizzare l'efficacia-efficienza dell'operato delle aziende di trasporto pubblico locale e regionale risulta essere il **rapporto ricavi da traffico su costi operativi**, quest'ultimi calcolati come costi totali al netto della quota infrastrutturale. L'aumento della copertura dei costi attraverso i ricavi da traffico rafforza la natura imprenditoriale delle aziende consentendo loro di essere più forti e competitive sul mercato.

Dalle tabelle sottostanti si evince che nell'ultimo anno vi è stato, a livello medio nazionale, un vigoroso aumento del rapporto che, in base a quanto previsto dal D.lgs n.422 del 1997, deve essere almeno pari al 35%. Il dato medio 2017 è pari a 33,3%

registrando un aumento del 5,4% rispetto al 2016. Persiste anche per il 2017 una forte disomogeneità a livello territoriale, mentre il Nord ha da anni raggiunto e superato l'obiettivo del 35%, le aree del Centro e delle Sud e le Isole si attestano su livelli molto più bassi. Nel Centro si raggiunge il 28,6% di copertura dei costi, nel Sud e nelle Isole solo un 22,1%.

Tabella 9 - Dinamica del rapporto ricavi da traffico / costi operativi (2012-2017; %)¹

		Italia	Nord- Est	Nord- Ovest	Centro	Sud e Isole
Rapporto ricavi da traffico/costi operativi	2012	29,5%	35,9%	34,7%	26,1%	18,5%
	2015	31,4%	38,2%	37,4%	27,1%	20,3%
	2016	31,6%	39,8%	37,7%	27,2%	19,9%
	2017	33,3%	43,1%	38,3%	28,6%	22,1%
	var.% (2012-2017)	13,0%	20,2%	10,2%	9,7%	19,6%
	var.% media annua	2,1%	3,1%	1,6%	1,6%	3,0%

Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati da siti aziendali

Il rapporto ricavi da traffico su costi operativi risulta essere più omogeneo per dimensione dell'impresa. Il rapporto nelle grandi e medie città risulta vicino al valore medio, diversa la situazione per le piccole imprese dove il valore si attesta su un valore pari al 25%.

Tabella 10 - Dinamica del rapporto ricavi da traffico / costi operativi (2012-2017; %)¹

		Totale complessivo	grandi imprese	medie imprese	piccole imprese
Rapporto ricavi da traffico/costi operativi	2012	29,5%	29,8%	27,5%	n.d.
	2015	31,4%	31,6%	29,6%	23,9%
	2016	31,6%	31,9%	30,1%	23,7%
	2017	33,3%	33,5%	32,2%	25,0%
	var.% (2012-2017)	13,0%	12,5%	17,0%	
	var.% media annua	2,1%	2,0%	2,7%	

Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati da siti aziendali

¹ L'indicatore è stato calcolato sul campione di aziende pubbliche analizzato nel capitolo 4.

2.2 Il Fondo Nazionale Trasporti

Con **l'art. 16-bis, Decreto Legge 6 luglio 2012, n.95**, viene istituito, 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.**

Finalità

La finalità principale nell'istituzione del Fondo è stata quella di fornire risorse certe e stabili per il settore ripartendole attraverso criteri finalizzati ad incentivare le regioni e gli enti locali a razionalizzare ed efficientare la programmazione e la gestione dei servizi relativi al trasporto pubblico locale, anche ferroviario, mediante:

- a) **un'offerta di servizio più idonea**, più efficiente ed economica per il soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico;
- b) il progressivo **incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi**;
- c) la progressiva **riduzione dei servizi offerti in eccesso** in relazione alla domanda e il corrispondente **incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata**;
- d) la definizione di **livelli occupazionali appropriati**;
- e) la previsione di **idonei strumenti di monitoraggio e di verifica**.

Dotazione

La dotazione del Fondo doveva essere alimentata **dalla compartecipazione al gettito dell'accisa sul gasolio per autotrazione e dell'accisa sulla benzina**, e, ai sensi del DPCM 26 luglio 2013, rideterminata sulla base dell'andamento dei consumi degli stessi comportando fluttuazioni non di poco conto.

Tale meccanismo ha però comportato **una forte aleatorietà**, nel 2016, ad esempio, una previsione dei consumi decrescente ha comportato una diminuzione delle risorse complessive pari a circa 74 milioni di €. Riduzione poi coperta integralmente, in attuazione dell'art.10 del decreto legge 113/2016, con le risorse derivanti dall'applicazione delle decurtazioni dell'anno 2015, che in assenza di tale reintegro avrebbe comportato un taglio delle risorse di circa il 2%.

A supporto della realizzazione di una stabilizzazione delle risorse, **il decreto legge 24 aprile 2017, n. 50 ha reso quindi strutturali e certe le risorse stanziato sul Fondo nazionale trasporti** disponendo lo sganciamento dalle dinamiche dell'accisa che hanno purtroppo mostrato un pericoloso andamento a ribasso. La misura, pur disponendo una dotazione complessiva del Fondo inferiore rispetto agli anni precedenti, ha sterilizzato i conguagli di cui all'articolo unico, comma 4, del D.P.C.M. 26 luglio 2013, con riferimento agli anni dal 2013 al 2016.

Lo stanziamento complessivo del Fondo è stato fissato pertanto **per l'anno 2017 in 4.789.506.000 euro** e in **4.932.554.000 euro a decorrere dal 2018** prevedendo la disapplicazione del D.P.C.M. 26 luglio 2013 a decorrere dall'anno 2017. Con la legge di bilancio 2018, è stata disposta però **una riduzione di 58 milioni, per gli anni 2019**

e 2020, nonché per 2021 e successivi del Fondo. Tale fondo, di cui il D.L. n. 50 del 2017 aveva fissato l'importo a 4.932.554.000, viene ridotto a 4.874.554.000.

Grafico 10 - Dotazione totale del Fondo Nazionale Trasporti (2013-2019).



La legge di bilancio 2019 non ha previsto misure specifiche per il Fondo ma, con riferimento al programma 13.6 “Sviluppo e sicurezza della mobilità locale”, **per l'annualità 2019, sono rese indisponibili per la gestione (accantonate) risorse per 300 milioni di euro**, a valere sul Fondo nazionale trasporti di parte corrente per le Regioni a statuto ordinario; tale dotazione rappresenta una quota dei 2 miliardi di euro accantonati complessivamente da diverse voci di spesa del bilancio dello stato afferenti ciascun dicastero (articolo 1, comma 1118). A seguito delle attività di monitoraggio degli andamenti tendenziali dei conti pubblici che saranno condotte a luglio 2019 e della coerenza con gli obiettivi programmatici per l'esercizio 2019 (valutati al netto delle maggiori entrate derivanti dalle operazioni di dismissione degli immobili pubblici), gli accantonamenti suddetti potranno essere svincolati e resi disponibili oppure confermati per l'anno in corso.

Al fine di avviare una nuova stagione di sviluppo del servizio e degli investimenti, volta a rivitalizzare il comparto e riorganizzare le gestioni, in un'ottica industriale sarebbe inoltre auspicabile **un'indicizzazione del Fondo nazionale** accompagnata da un rafforzamento delle risorse stanziare e da una maggiore equità nella ripartizione tra le Regioni grazie ai costi standard.

Criteri di ripartizione delle risorse

Con il decreto legge 24 aprile 2017, n. 50, vengono modificati i **criteri di ripartizione del fondo** che avverrà sulla base dei seguenti criteri:

- ✓ **Il 10% del Fondo** sarà 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**, di cui all'art.1 comma 84 della Legge 244/2013. 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 regionale**, secondo le percentuali regionali di cui alla tabella allegata al DPCM 11 novembre 2014. A partire dal secondo anno, verrà assegnata invece sulla base dei livelli adeguati di servizio;
- ✓ **Riduzione del 15%** del valore dei corrispettivi dei contratti per quei servizi non affidati con procedure di evidenza pubblica entro il 31 dicembre dell'anno precedente a quello di riferimento, ovvero ancora non ne risulti pubblicato alla medesima data il bando di gara, nonché nel caso di gare non conformi alle misure di cui alle delibere dell'Autorità di regolazione dei trasporti adottate ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera f), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, qualora bandite successivamente all'adozione delle predette delibere. **La riduzione si applica a decorrere dall'anno 2021; in ogni caso non si applica ai contratti di servizio affidati in conformità alle disposizioni, anche transitorie, di cui al regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, e alle disposizioni normative 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;
- ✓ Per il quadriennio 2017-2020 una quota parte del fondo, pari al 20%, è riconosciuta alla Regione beneficiaria a condizione che certifichi l'avvenuta erogazione a ciascuna Provincia e Città metropolitana di competenza delle risorse e formalizzato l'iter tramite intesa in conferenza unificata entro la data del 10 luglio. Sul punto con la conversione in legge, con modificazioni, del D.L. 25 luglio 2018, n. 91, recante proroga di termini previsti da disposizioni legislative per effetto della L. 21 settembre 2018, n. 108 **tale disposizione è stata limitata esclusivamente al 2017**, anziché al quadriennio 2017-2020. La modifica in questione elimina ab origine, a decorrere dal 2018, le criticità generate dall'articolo 39 del D.L. n.50 del 2017, riconducibili all'alea di incertezza sull'entità delle risorse del Fondo che si sarebbero potute riflettere sull'intera filiera organizzativa da un lato e produttiva dall'altro dei sistemi di trasporto pubblico locale e regionale.

Al fine di poter definire razionalmente e correttamente le risorse pubbliche necessarie a garantire un livello adeguato del servizio in condizioni di efficienza e appropriatezza su tutto il territorio nazionale, è necessario che venga attuato, quanto prima, **il decreto Ministeriale previsto dall'articolo 1, comma 84, della Legge 27 dicembre 2013, n.**

147 che darà reale attuazione del principio dei costi standard. Il suddetto decreto **definirà, con criteri di uniformità a livello nazionale, i costi standard dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, nonché i criteri per l'aggiornamento e l'applicazione degli stessi.**

Nelle more di approvazione dei decreti attuativi per la definizione dei costi standard e dei livelli adeguati dei servizi fino e comunque non oltre il 31 dicembre 2018 l'art.27 comma 8 del D.L.50/2017 prevede la ripartizione del Fondo secondo il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 11 marzo 2013 e successive rideterminazioni e aggiornamenti.

Per il 2018 la ripartizione del Fondo è avvenuta secondo quanto disposto dal **decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 26 maggio 2017 di modifica del DPCM 11 marzo 2013** recante "Definizione dei criteri e delle modalità con cui ripartire il fondo nazionale per il concorso dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario". Nel DPCM 26 maggio 2017 sono stati sostanzialmente **rivisti i principi di penalizzazione contenuti nel DPCM 11 marzo 2013 al fine di mitigare le conseguenze derivanti dal mancato o parziale raggiungimento degli obiettivi** previsti.

LOAD FACTOR: Per il soddisfacimento dell'obiettivo di cui al punto a) e del punto c) del richiamato articolo 16 bis, il nuovo art.1 stabilisce che questo **sia verificato attraverso l'incremento annuale del load factor**, calcolato su base regionale, dato dal rapporto tra numero di passeggeri trasportati e chilometri di servizio, introducendo un fattore di conversione per le diverse modalità di trasporto. L'obiettivo si intende raggiunto se il rapporto è incrementato rispetto all'anno precedente oppure rispetto alla media dei tre anni precedenti.

RICAVI DA TRAFFICO/COSTI OPERATIVI: Per il soddisfacimento dell'obiettivo di cui al punto b) dell'art. 16 bis, viene confermato l'indicatore rapporto ricavi da traffico e costi operativi specificando che all'interno dei ricavi da traffico concorrono anche le eventuali compensazioni per le agevolazioni tariffarie sostenute dalle Regioni e dagli Enti Locali. Vengono invece rideterminati gli obiettivi, abbassando la quota di incremento richiesto e dando la possibilità di **verificare il raggiungimento dell'obiettivo sia attraverso il confronto rispetto all'anno precedente che rispetto alla media dei tre anni precedenti. L'incremento dovrà essere di almeno 0,015 per i rapporti di partenza inferiori allo 0,20 oppure 0,01 per i rapporti di partenza superiori allo 0,20, fino alla concorrenza dello 0,35.** Viene introdotta inoltre l'ammissibilità, per coloro che presentano rapporti superiori allo 0,35, di registrare un decremento, senza incorrere nella penalità prevista, a condizione però che il rapporto non scenda sotto lo 0,35, e che la diminuzione non sia superiore a 0,025. Tale riduzione deve essere comunque recuperata nel biennio successivo all'anno in cui si è verificata, pena l'applicazione della penalità.

LIVELLI OCCUPAZIONALI: Il soddisfacimento dell'obiettivo di cui al punto d) del richiamato art. 16-bis, finalizzato a conseguire la definizione di livelli occupazionali appropriati, è verificato attraverso il mantenimento o l'incremento dei livelli

occupazionali di settore, ovvero, se necessario, mediante la riduzione degli stessi attuata con il blocco del turn over per le figure professionali non necessarie a garantire l'erogazione del servizio e/o con processi di mobilità del personale verso aziende dello stesso o di altri settori ovvero di altre misure equivalenti che potranno essere successivamente definite.

MONITORAGGIO E VERIFICA: Il soddisfacimento dell'obiettivo di cui al punto e) del richiamato art. 16-bis finalizzato a conseguire la previsione di idonei strumenti di monitoraggio e di verifica, è verificato attraverso la trasmissione all'Osservatorio per il trasporto pubblico locale e alle regioni dei dati richiesti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

La mitigazione degli obiettivi è ottenuta sia attraverso il dimezzamento degli incrementi da raggiungere, sia dalla possibilità di verificare il raggiungimento dell'obiettivo con il confronto con l'anno precedente o con la media dei tre anni precedenti.

Viene prevista inoltre per le Regioni che hanno subito **eventi calamitosi** per i quali sia stato dichiarato lo stato di emergenza con deliberazione del Consiglio dei Ministri l'esclusione delle penalità per l'anno interessato dall'evento mentre per le Regioni nelle quali in un anno si è verificato un evento straordinario di carattere internazionale, che ha comportato un incremento del numero di passeggeri superiore o uguale al 10 per cento rispetto al numero di passeggeri dell'anno precedente, l'anno in questione viene escluso ai fini della verifica e viene preso in considerazione l'anno precedente a quello dell'evento.

Gli incrementi rispetto al precedente DPCM sono stati mitigati e dimezzati in quanto con gli obiettivi posti precedentemente si rischiava di produrre a regime, in diversi casi, nonostante il processo di efficientamento attivato con esito positivo, penalizzazioni eccessive. Inoltre, si è riconosciuta la necessità di tener conto del possibile verificarsi di eventi straordinari, distorsivi nella verifica del raggiungimento degli obiettivi previsti.

Modalità di pagamento

Con l'entrata in vigore del DL n.50/2017 convertito in legge n. 96 del 21 giugno 2017, le modalità di ripartizione del fondo prevedono che nelle more dell'emanazione del decreto di cui all'alea del comma 2 del suddetto decreto, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sia ripartito, entro il 15 gennaio di ciascun anno, tra le regioni, a titolo di **anticipazione, l'ottanta per cento dello stanziamento del Fondo**. L'anticipazione è effettuata sulla base delle percentuali attribuite a ciascuna regione l'anno precedente. Le risorse erogate a titolo di anticipazione sono oggetto di integrazione, di saldo o di compensazione con gli anni successivi. La relativa erogazione alle regioni a statuto ordinario è disposta con cadenza mensile.

Per l'anno 2018, si è data invece applicazione all'art.27, comma 8 del DL 50/2017 che ha conservato l'efficacia del DPCM 11 marzo 2013, con le successive rideterminazioni e aggiornamenti ivi previsti, fino al 31 dicembre dell'anno precedente alla data di entrata in vigore del sopra citato decreto e comunque non oltre il 31 dicembre 2018. Il

DPCM 26 maggio 2017, apportando modifiche e integrazioni al DPCM 11 marzo 2013, all'art. 3 ha previsto 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. Pertanto, per l'anno 2018 le decurtazioni 2017 sono state applicate al saldo del fondo 2018.

2.3 I contributi pubblici destinati agli investimenti

Le risorse destinate al rinnovo del materiale rotabile su gomma

Il 20 dicembre 2018 è stata raggiunta l'intesa in conferenza unificata sullo schema di decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri che approva il "**Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile (PSNMS)**"; il provvedimento 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 sono ripartite a 3 diversi soggetti beneficiari

1. le Regioni;
2. i Comuni capoluogo delle Città metropolitane e di Comuni capoluogo delle Province ad alto inquinamento
3. i Comuni e città metropolitane con più di 100.000 abitanti.

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

Si riporta di seguito uno schema riassuntivo di assegnazione delle risorse:

Piano Nazionale mobilità sostenibile				
I finanziamenti				
Anno	1) Regioni	2) Comuni capoluogo delle città metropolitane e delle province ad alto inquinamento	3) Comuni e città metropolitane con più di 100.000 abitanti	Totale Fondo art. 1, commi 613-615 Legge di Bilancio 2017
2019	100	66	34	200
2020	150	83	17	250
2021	150	83	17	250
2022	150	83	17	250
2023	150	83	17	250
2024	150		100	250
2025	150		100	250
2026	150		100	250
2027	150		100	250
2028	150		100	250
2029	150		100	250
2030	150		100	250
2031	150		100	250
2032	150		100	250
2033	150		100	250

N.B.: per i primi tre anni di ogni quinquennio, 50% veicoli e fino al 50% per l'infrastruttura

Fino al 2% può essere destinato alla predisposizione di piani di investimento esecutivi, nell'ambito delle risorse destinate alla predisposizione della rete infrastrutturale

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.

È stata inoltre aggiudicata la gara **Consip** per l'affidamento della fornitura in acquisto di autobus ai sensi del **DM n. 25/2017**, che 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 stanziare 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 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. Nell'ambito dei patti territoriali, sono state stanziare ulteriori risorse per l'acquisto di autobus (**55 milioni**) che non prevedono cofinanziamento Regionale



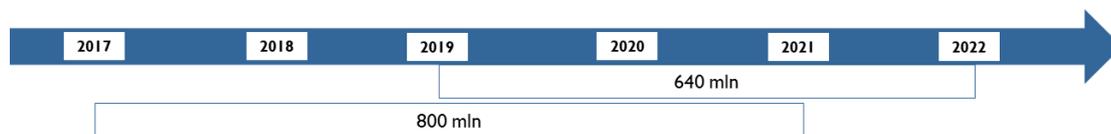
Infine, è in corso di riparto il **Fondo per gli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese** di cui all'articolo 1, comma 1072, della legge 27 dicembre 2017, n. 205, che destina risorse dedicate al «Rinnovo del materiale rotabile», ovvero circa 300 milioni dal 2018 al 2025.

Le risorse destinate al rinnovo del materiale rotabile ferroviario

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 stanziare 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.

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.**



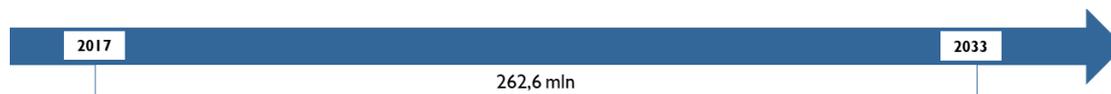
Le risorse destinate al rinnovo dei mezzi navali

Il **DM n. 52/2018** definisce 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 stanziare sul "Fondo finalizzato all'acquisto diretto, ovvero per il tramite di società specializzate o al noleggio dei mezzi adibiti al trasporto pubblico locale e regionale" sono pari a **262.6 milioni di euro**, per il periodo che intercorre fra il **2017 e il 2030**.

Le risorse sono destinate all'**acquisto di unità navali** utilizzate per i servizi di TPL ovvero regionale marittimo, lagunare, lacuale e fluviale oggetto di obblighi di servizio pubblico o di contratti di servizio:

- 1) che collegano esclusivamente uno o più comuni presenti sul **territorio della medesima Regione**,
- 2) effettuati in **modo continuativo o periodico con offerta indifferenziata al pubblico e con orari e itinerari prestabiliti**, secondo modalità imposte o concordate con le autorità competenti, ai sensi degli articoli 14, 16 e 17 del D.Lgs n. 422 del 19 novembre 1997,
- 3) le cui **tariffe sono determinate o approvate dalle autorità competenti**, ai sensi dell'articolo 16 del D. Lgs n. 422 del 1997;
- 4) le unità navali rispettano i **limiti di emissioni di gas di scarico** previsti per il 2020 dalla direttiva n. 2012/33/UE ovvero dal Regolamento n. 2016/1628/UE.

Sono ammesse al finanziamento le unità ro/ro passeggeri e passeggeri, per la navigazione marittima comprese le unità veloci e le unità adibite al servizio di trasporto pubblico nella laguna di Venezia e lacuale [...] e sono ammissibili interventi di refitting per un importo fino al 15% delle risorse assegnate alle singole regioni e per un massimo di 3 milioni di euro per le Regioni che hanno un contributo statale inferiore a 5 milioni di euro.



Il D.Lgs. n. 257 del 16 dicembre 2016

Di particolare interesse per il settore è inoltre Il D. Lgs. 257/16 di attuazione della direttiva 2014/94/UE (DAFI) sulla realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi che prevede, a partire dal 1° luglio 2018, nelle Province ad alto inquinamento di particolato PM10, l'obbligo per i gestori di servizio di trasporto pubblico urbano all'acquisto di almeno il 25% di veicoli ad alimentazione alternativa (veicoli a GNC, veicoli a GNL, veicoli elettrici, veicoli a funzionamento ibrido).

3 LA PERFORMANCE ECONOMICO-FINANZIARIA DELLE AZIENDE TRA IL 2015 E IL 2017

A cura di Laura Campanini²

L'indagine proposta si basa sui bilanci del 2015, 2016 e 2017 relativi a 115 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. È 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 2015 - 2017, erano in stato di liquidazione o sono fallite o sono nate.

Nell'aggregato le società esaminate hanno realizzato nel 2017 un valore della produzione pari a circa 7,1 miliardi di euro. Nel valore della produzione sono inclusi sia i ricavi netti (6,5 miliardi), sia quelli che scaturiscono da contratti con gli Enti territoriali e altre forme di sussidi pubblici. Fra i proventi sono inclusi sia ricavi provenienti da servizi tipici di trasporto pubblico locale sia da attività diverse come manutenzione, sosta, servizio scuolabus. Gli occupati complessivi sono pari a 70.800.

Rispetto all'universo del settore (cfr. tabella 11) le imprese del campione rappresentano il 59% del giro d'affari complessivo, il 57% degli addetti. I servizi offerti dalle imprese del campione costituiscono il 56% dei Km percorsi e hanno trasportato il 65% dei passeggeri.

Tabella 11 - Il campione oggetto di analisi rispetto al settore

	SETTORE	CAMPIONE	INCIDENZA CAMPIONE
NUMERO AZIENDE	900	115	12%
NUMERO ADDETTI	124.300	70.800	57%
PASSEGGERI TRASPORTATI	circa 5,4 miliardi	3,5 miliardi	65%
NUMERO MEZZI	oltre 49.000	33.535	68%
CHILOMETRI PERCORSI	circa 1,9 miliardi di vetture-km	1,1 miliardi di vetture-km	56%
GIRO DI AFFARI (FATTURATO)	circa 12 miliardi di €	7,1 miliardi di €	59%

Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati Asstra e bilanci aziendali

² Database management Angelo Palumbo, Direzione Studi e Ricerche Intesa Sanpaolo.

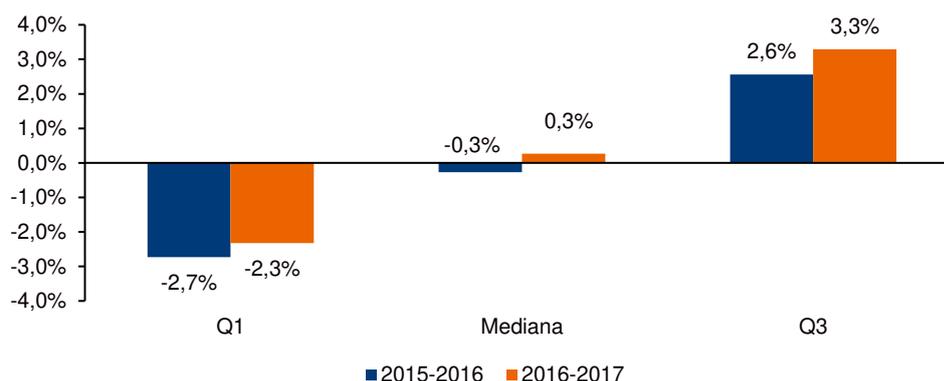
I bilanci danno una visione completa dello stato di salute delle imprese e consentono di focalizzare l'attenzione sia sugli aspetti economici sia su quelli finanziari e patrimoniali, offrendo una visione d'insieme sulla performance economico-finanziaria. Nella prima parte del capitolo si considerano 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).

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 sviluppa 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 rilevanti.

3.1 La performance del settore: crescita, costi e redditività

Il settore TPL ha vissuto tra il 2015 e il 2017 una situazione di relativa staticità, con variazioni del valore della produzione modeste. Il 2017 mostra una lieve accelerazione rispetto al 2016: più della metà del campione registra una crescita (a livello mediano le imprese evidenziano una variazione annua del fatturato pari a 0,3%) e al terzo quartile della distribuzione si notano crescite significative (+3,3%).

Grafico 11 - Variazioni percentuali del valore della produzione, principali statistiche



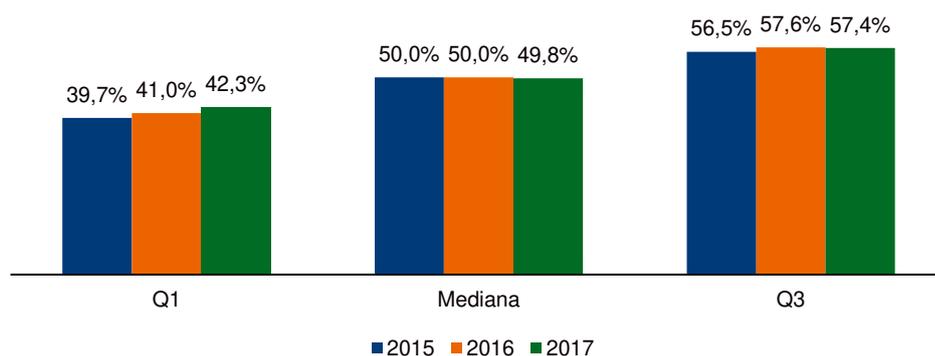
Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

La principale componente di costo del conto economico delle aziende è quella del costo del lavoro: il TPL, rispetto alle altre tipologie di servizi locali, sostiene degli elevati costi per il personale, pari a circa il 50% del fatturato. L'incidenza del costo del lavoro mostra una significativa variabilità fra le aziende: nel 2017 per il 25%

delle aziende tale variabile è inferiore al 42,3% del valore della produzione mentre per un altro quarto delle imprese del campione è superiore al 57,4%.

Nel triennio è possibile notare una sostanziale stabilità a livello mediano, mentre al 25° percentile e al 75° percentile si evidenzia una lieve accelerazione riconducibile probabilmente alle ultime tranche del rinnovo contrattuale 2015.

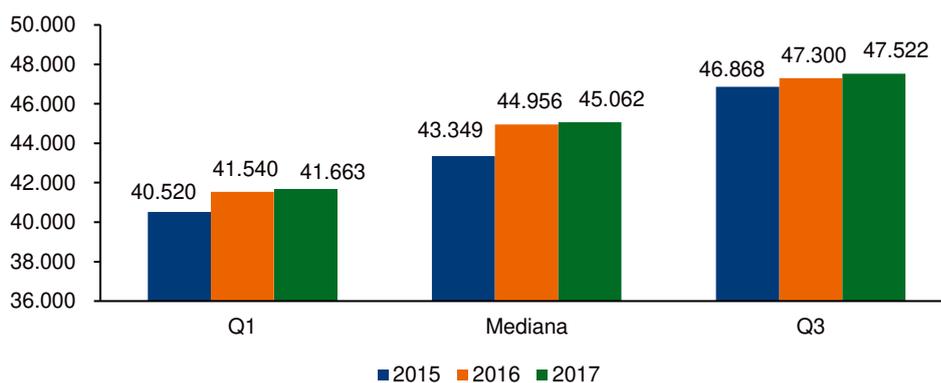
Grafico 12 - Costo del lavoro su valore della produzione



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

A seguito del rinnovo del CCNL del 2015, il costo del lavoro per addetto risulta in crescita tra il 2015 e il 2016, trasversalmente su tutto il campione. Al 2017 si evidenzia una modesta variabilità all'interno delle aziende, con una differenza tra terzo e primo quartile che è di circa 5.800 euro. Il gap fra aziende tende a ridursi nel triennio.

Grafico 13 - Distribuzione delle remunerazioni dei lavoratori (euro)

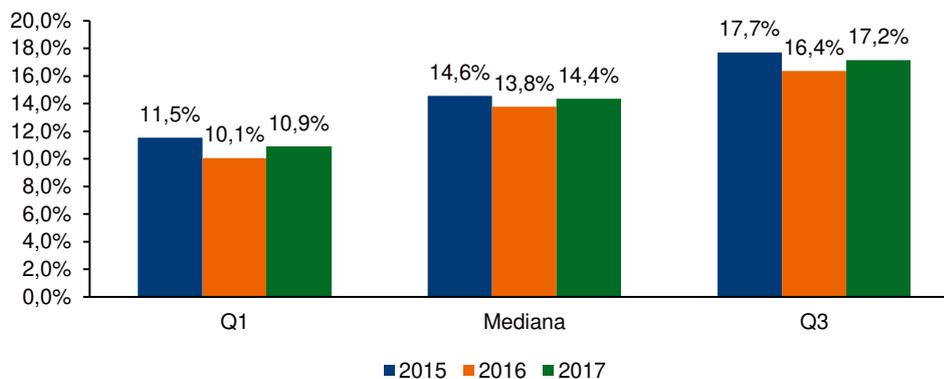


Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Gli acquisti netti incidono per il 14,4% del valore della produzione in termini mediani e l'incidenza risulta in calo trasversalmente sul campione: l'anno in cui tale voce di costo ha una incidenza minore è il 2016, quando il costo dei carburanti era basso. Nel 2017 si assiste a una ripresa, anche se il livello rimane inferiore rispetto a quanto registrato nel 2015.

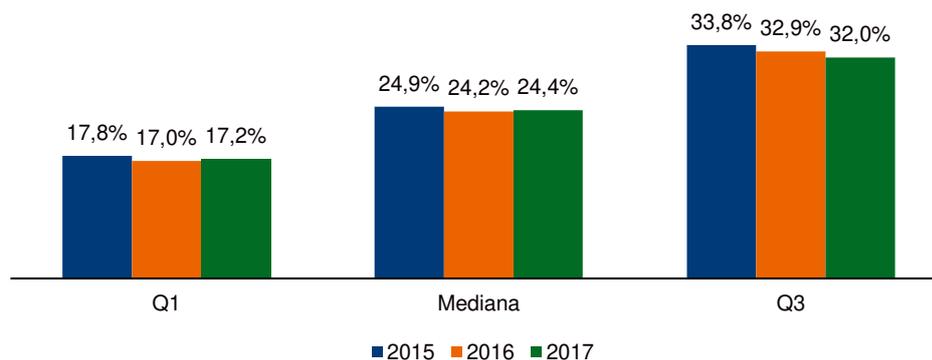
Parallelamente si riduce l'incidenza dei costi per servizi, che nel 2017 rappresentano a livello mediano il 24,4% del valore della produzione.

Grafico 14 – Costo degli acquisti netti su valore della produzione



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

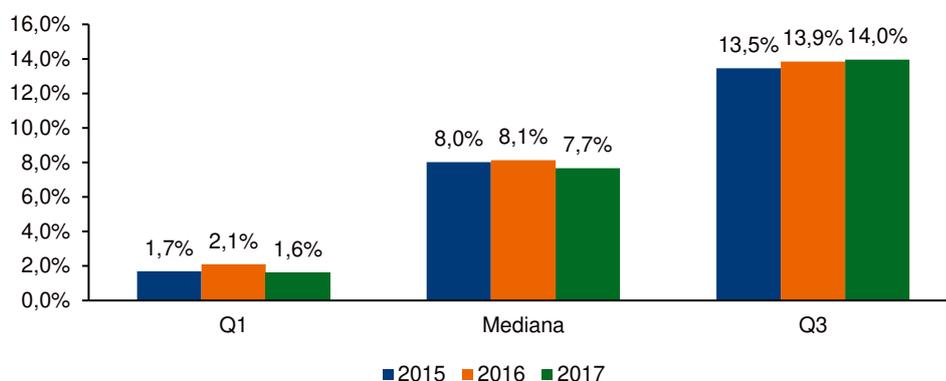
Grafico 15 - Costi per servizi su valore della produzione



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

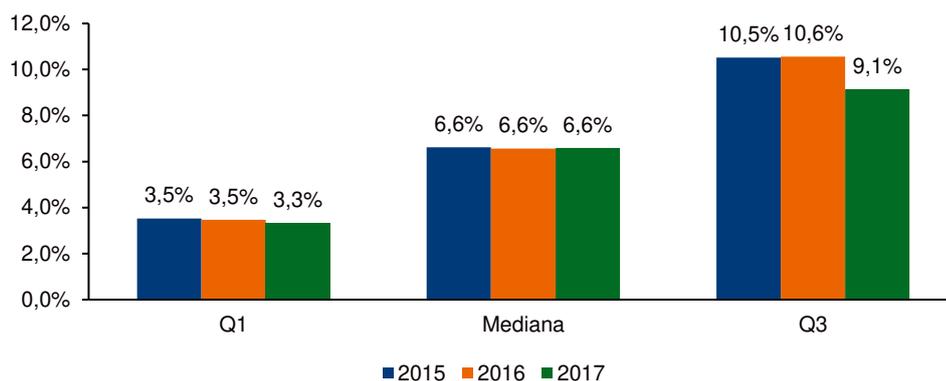
Il margine operativo lordo risulta sostanzialmente stabile nel triennio esaminato: **a livello mediano il MOL si attesta al 7,7% del valore della produzione nel 2017**, mentre per le imprese migliori raggiunge il 14%. Anche le imprese con un MOL minore registrano margini operativi positivi in tutto il triennio e in miglioramento: solo 22 imprese nel 2017 hanno registrato MOL negativi.

Grafico 16 - Margine operativo lordo in percentuale del valore della produzione



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Grafico 17 - Ammortamenti in percentuale del valore della produzione, principali statistiche



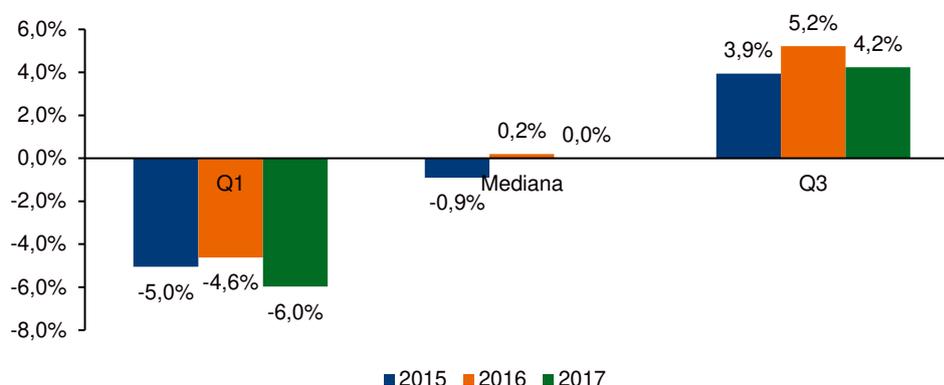
Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Nel 2017 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 che investono di più a registrare una flessione significativa dell'incidenza degli ammortamenti sul valore della produzione nel 2017 rispetto al biennio precedente.

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%.

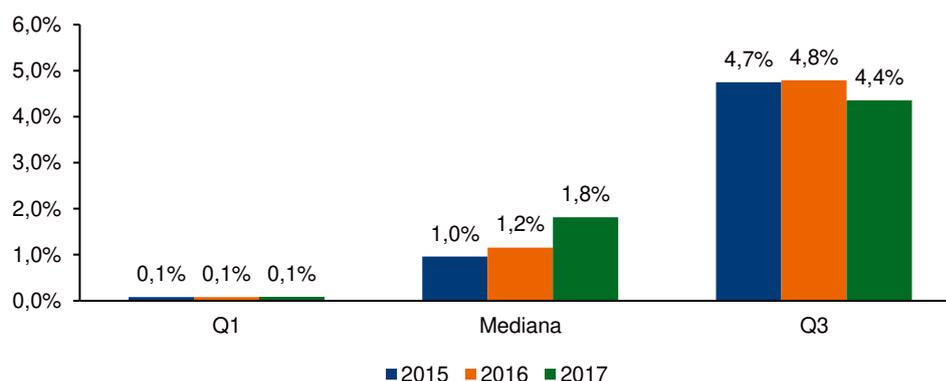
Il margine operativo netto risulta positivo per metà delle imprese del campione.

Grafico 18 - Margine operativo netto in percentuale del valore della produzione



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

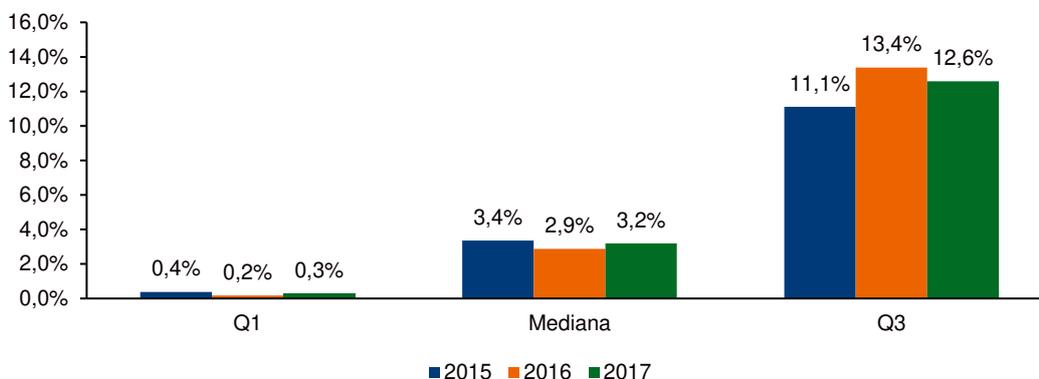
Grafico 19 - Risultato netto rettificato sul valore della produzione



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Andiamo ora a considerare un'altra voce di bilancio che può essere usata come indicatore di performance della gestione economica delle aziende, il risultato netto rettificato. **I valori mediani** del risultato netto rettificato sul valore della produzione, seppur mantenendosi su livelli abbastanza bassi, **hanno mostrato un andamento in crescita in termini relativi negli anni considerati**, con il livello del 2017 che si attesta all'1,8% del valore della produzione rispetto all'1% registrato nel 2015.

Grafico 20 - Indice ROE, principali statistiche sul totale del campione

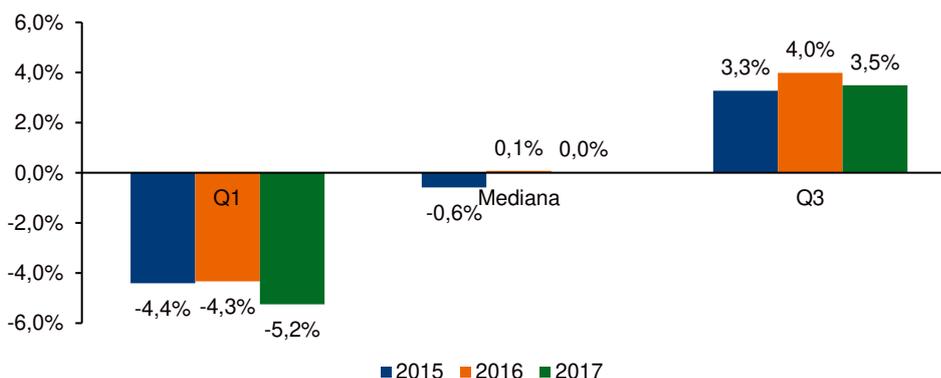


Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

La redditività aziendale sul patrimonio netto è risultata stabile a tutti i livelli della distribuzione. **Nel 2017 oltre il 75% delle imprese registra una redditività positiva**, superando i risultati negativi che avevano caratterizzato il 2012 e il 2013. Considerando le imprese migliori (75° percentile), è possibile notare che le aziende con i migliori livelli di redditività hanno ulteriormente migliorato la propria posizione nel tempo.

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.**

Grafico 21 - Indice ROI, principali statistiche sul totale del campione



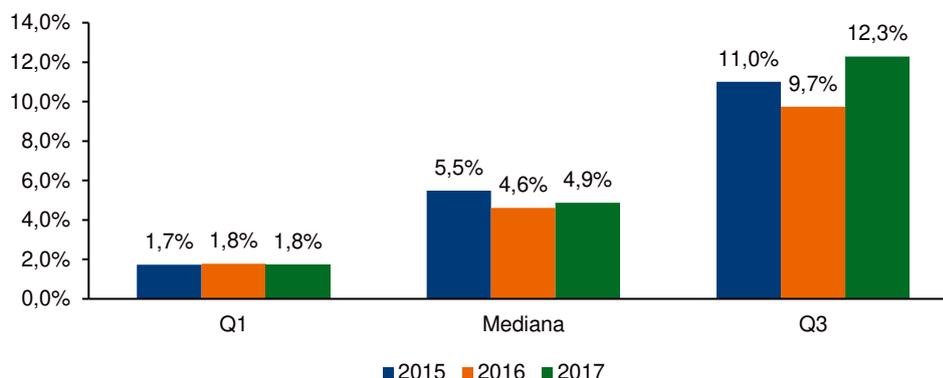
Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

3.2 Investimenti, indebitamento e leva finanziaria

Una rilevante criticità del settore è certamente la mancanza di nuovi flussi di investimenti per rinnovare le reti, il parco veicolare e per ampliare l'offerta di servizi per i clienti. L'andamento e l'entità degli ammortamenti evidenziano una attenzione costante e non in crescita delle aziende alla formazione del proprio capitale: gli ammortamenti rimangono, infatti, stabili su livelli di gran lunga inferiori a quelli di qualche anno addietro.

Dall'analisi dei flussi di investimento nei tre anni esaminati si conferma la mancata riattivazione del settore, nonostante la disponibilità di risorse stanziata da recenti provvedimenti normativi (si rimanda al capitolo 2 per l'analisi). Come noto, la procedura di acquisto degli autobus introdotta si è dimostrata di non immediato utilizzo e ciò ha comportato ritardi nell'approvvigionamento di nuovi autobus. **A livello mediano la spesa per investimenti materiali passa dal 5,5% del valore della produzione al 4,9%** e considerata la sostanziale stabilità del valore del denominatore (il valore della produzione) tale indice evidenzia quindi una flessione di tale voce di costo. Solo una parte delle aziende sembra dedicare una attenzione maggiore agli investimenti: le imprese che investono di più evidenziano (75° percentile), infatti, una ulteriore crescita della spesa in mezzi e infrastrutture.

Grafico 22 - Investimenti materiali in percentuale del valore della produzione



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

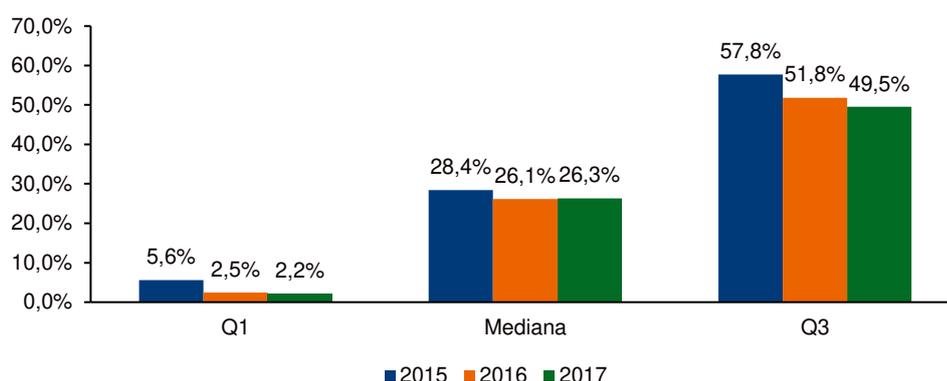
La leva finanziaria³ per le aziende di Trasporto Pubblico Locale continua a rimanere contenuta e nel triennio cala ulteriormente. La tendenza generale negli ultimi anni sembra essere stata quella di diminuire la propria esposizione finanziaria attraverso una diminuzione dei debiti e non attraverso aumenti di capitale. **Nel 2017 il valore del 25° percentile risulta essere molto basso**, suggerendo che il 25% delle imprese presenta livelli di indebitamento veramente modesti. Le imprese con i livelli di leva più elevati mostrano di aver diminuito la propria esposizione: la mediana passa dal 28,4% nel 2015 al 26,3% nel 2017, mentre il terzo quartile è passato dal 57,8% del 2015 al 49,5% del 2017. La scelta di mantenere una leva finanziaria contenuta può essere attribuita alla scarsa redditività del comparto che potrebbe implicare

³ In questo contesto considereremo la leva finanziaria= debiti finanziari/debiti finanziari+patrimonio netto.

difficoltà nel sostenerne il peso. Una bassa leva implica, d'altra parte, scarsi investimenti che potrebbero migliorare l'efficienza delle imprese. La qualità del materiale rotabile influenza in modo apprezzabile i costi operativi delle aziende: in media i costi di manutenzione di un autobus vecchio (es. di 15 anni) sono 6 volte più alti di quelli di un autobus nuovo.

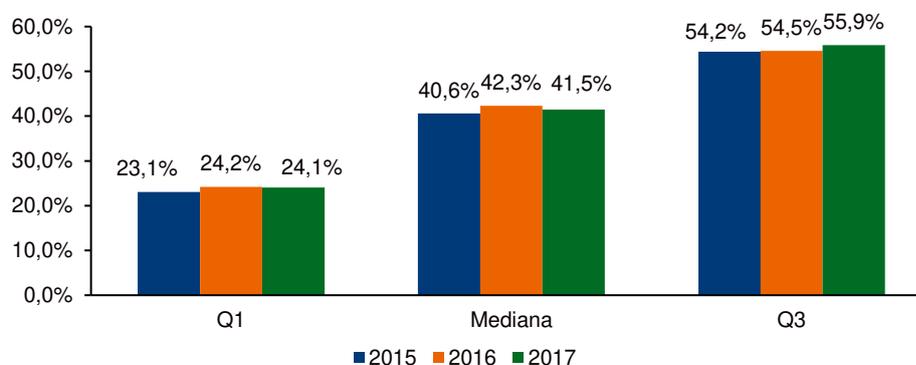
La scarsa dinamicità degli investimenti si rispecchia nella stabilità delle immobilizzazioni materiali.

Grafico 23 - Leva finanziaria, principali statistiche



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Grafico 24 - Immobilizzazioni materiali sul totale delle attività, principali statistiche



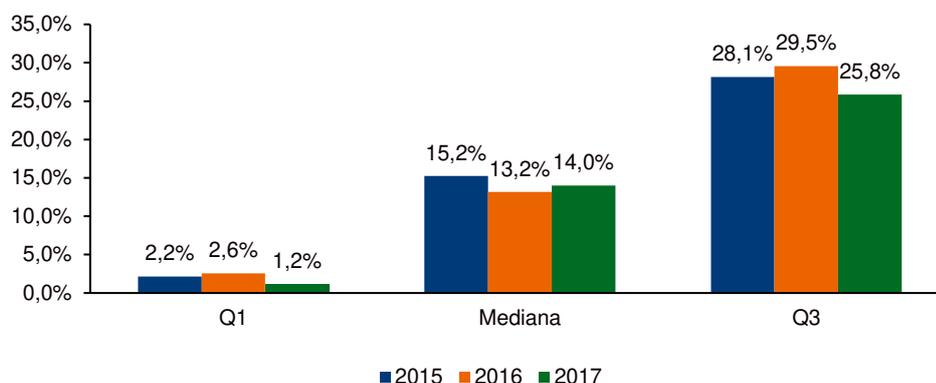
Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Con riferimento all'indebitamento, le 115 imprese del nostro campione nel 2017 hanno un indebitamento finanziario di circa 1,9 miliardi di euro. **Il debito complessivo risulta fortemente concentrato in un numero ristretto di aziende: le sei imprese con un debito superiore ai 100 milioni detengono il 60% dei 1,9 miliardi di debito finanziario e solo il 34% del valore della produzione.**

Per valutare la sostenibilità del debito è significativo utilizzare il rapporto fra debiti finanziari e valore della produzione. Nel 2017 il livello mediano di indebitamento per le imprese è pari al 14% del valore della produzione. Al 75° percentile il livello di

indebitamento è pari al 25,8% del valore della produzione, comunque contenuto. Questi dati confermano che le situazioni critiche sono limitate ad un numero molto ristretto di imprese.

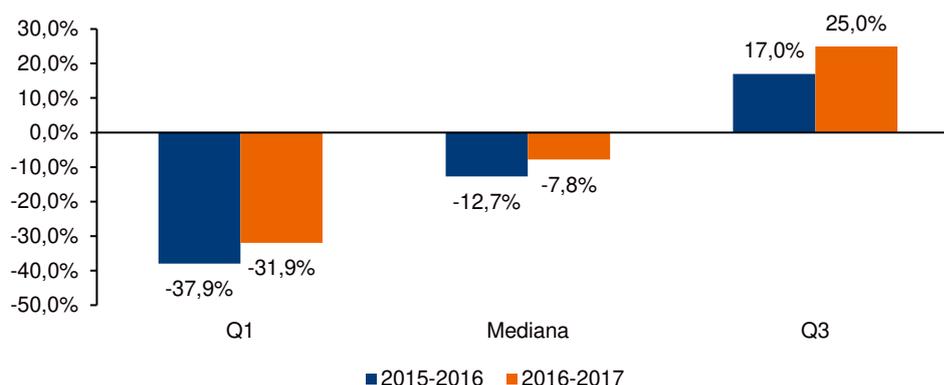
Grafico 25 - I debiti finanziari rispetto al valore della produzione



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

La dinamica del debito è in flessione: nel triennio si assiste a una riduzione complessiva (-6,6% rispetto al 2015, quando il debito risultava pari a 2 miliardi e 42 milioni). La flessione 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.

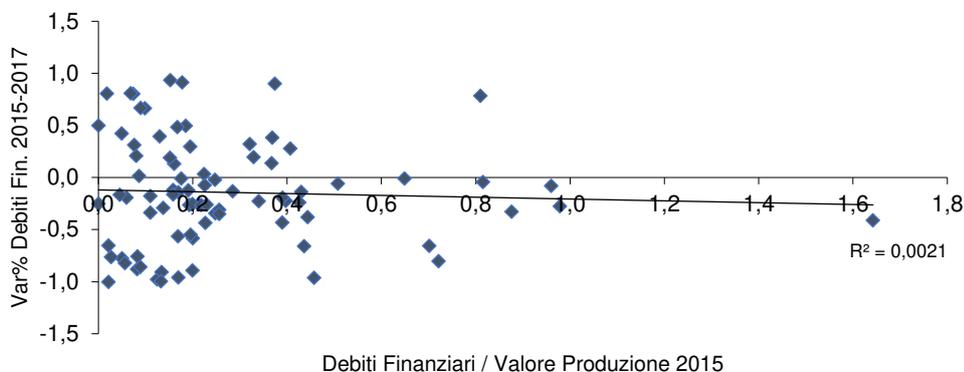
Grafico 26 - Principali statistiche sulle variazioni del debito finanziario, valori %



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

I dati di bilancio indicano però che le imprese maggiormente indebitate sono quelle che tendono anche a ridurre di più i propri debiti finanziari. La correlazione fra il rapporto debito/valore della produzione e la variazione dei debiti fra il 2015 e il 2017 è infatti negativa (anche se debolmente significativa).

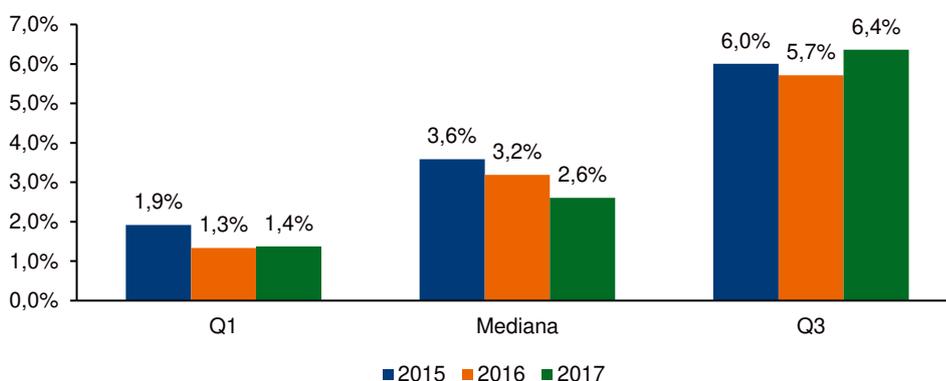
Grafico 27 - Relazione fra livello di indebitamento e variazione del debito tra il 2015 e il 2017*



Nota: (*) sono stati eliminati gli outlier. 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 2017 il costo del debito è pari al 2,6% del debito finanziario complessivo. In flessione di 1 punto percentuale rispetto al 2015.

Grafico 28 - Costo del debito (in % debiti finanziari)



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

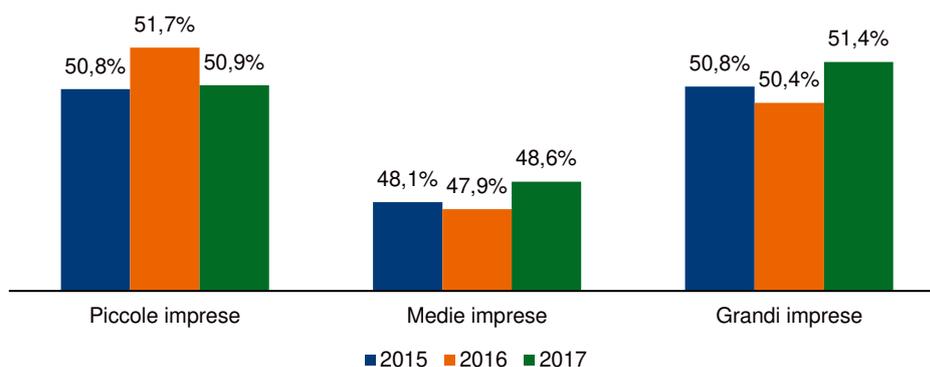
3.3 L'analisi per cluster omogenei

3.3.1 Analisi per dimensione di impresa

La variabile dimensionale sembra influire sull'efficienza e sulla capacità di fare investimenti delle aziende di TPL. Le imprese di maggiore dimensione sono quelle che performano meglio nel triennio esaminato sia in termini di gestione economico-finanziaria sia con riferimento alla capacità di realizzare investimenti. Le aziende più grandi recuperano, infatti, gran parte del gap che le separava dalle PMI in termini di margini, risultati e redditività.

L'incidenza del costo del lavoro sul valore della produzione risulta relativamente stabile in tutte le classi dimensionali: nel 2017 le imprese di medie dimensioni registrano una incidenza mediana del 48,6%, le piccole imprese del 50,9% le grandi imprese del 51,4%.

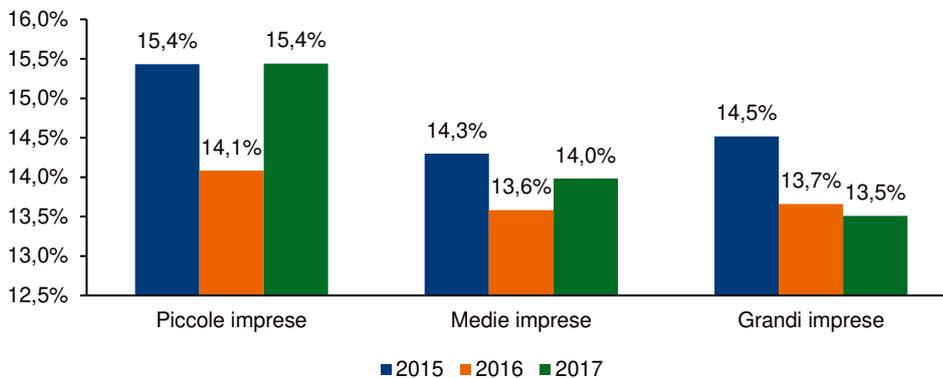
Grafico 29 - Costo del lavoro su valore della produzione per dimensione, valori mediani



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

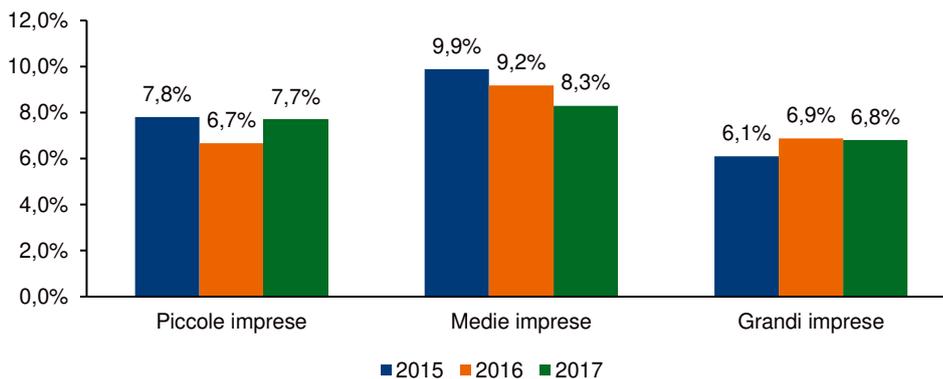
Le grandi imprese registrano una maggiore attenzione ai costi per acquisti netti: tra il 2015 e il 2017 l'incidenza di tale voce di costo si riduce di 1 punto di produzione, a fronte della stabilità di tale voce di costo nei bilanci delle imprese più piccole e di una modesta riduzione per le imprese medie. Le imprese maggiori riescono, quindi, a trarre i maggiori benefici dalla positiva dinamica del prezzo dei carburanti non solo nel 2016, anno di minimo, ma anche nel 2017 quando per le imprese medio-piccole tale voce di costo riaccelera.

Grafico 30 - Costo per acquisti netti per dimensione, valori medi



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

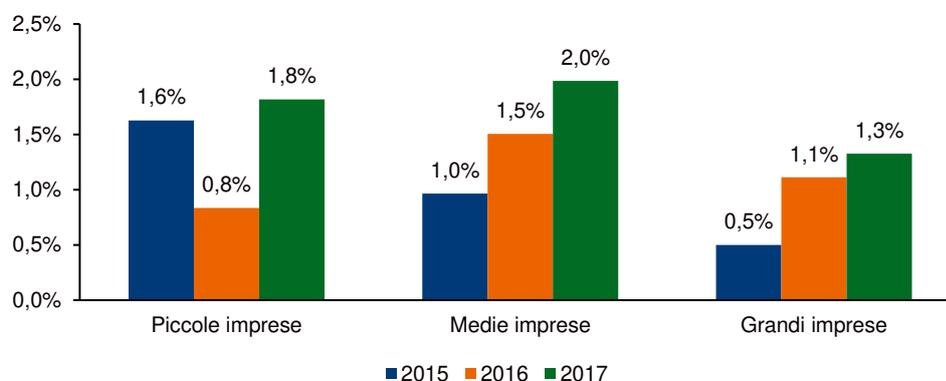
Grafico 31 - MOL sul valore della produzione per dimensione, valori medi



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

L'attenzione ai costi ha un impatto sui margini, infatti, considerando i valori medi nelle tre classi di fatturato, emerge che **le grandi imprese presentano risultati in accelerazione a differenza di quanto accade per le medie e piccole imprese. Tuttavia, in livello il MOL delle aziende più grandi continua ad essere inferiore. Nel 2017 il MOL è pari all'8,3% del valore della produzione per le imprese medie, al 7,7% per le imprese piccole e al 6,8% per le imprese più grandi.**

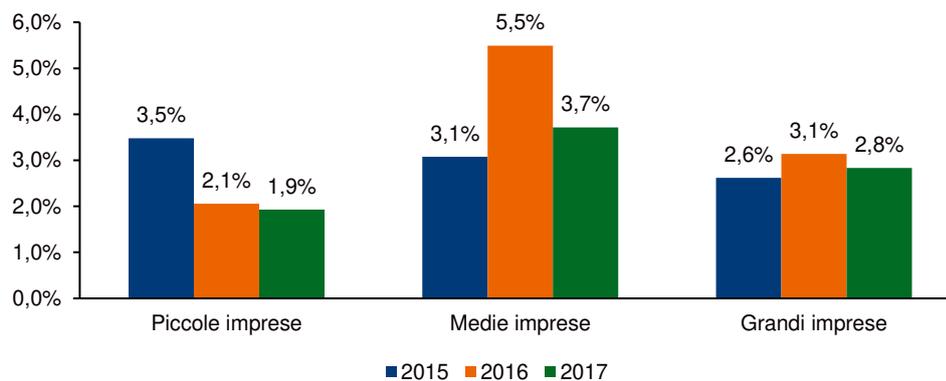
Grafico 32 - Risultato netto rettificato sul valore della produzione per dimensione, valori mediани



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Anche l'analisi del risultato netto mostra la buona dinamica delle imprese medio-grandi, per quanto i risultati migliori continuano a essere ottenuti dalle medio-piccole aziende.

Grafico 33 - Indice ROE per dimensione, valori mediани

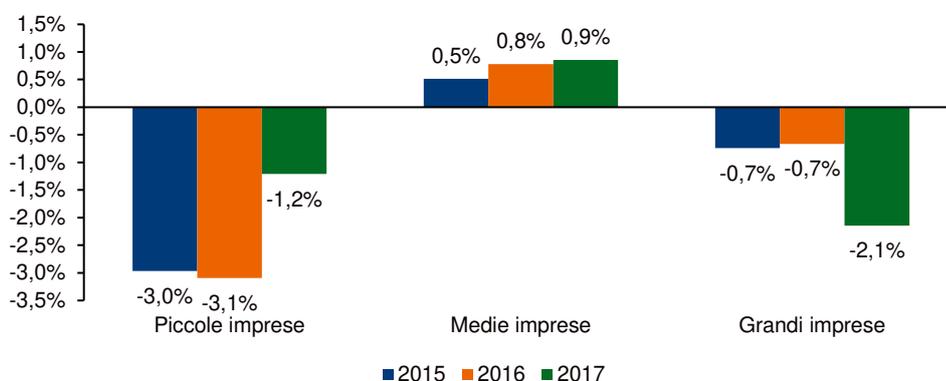


Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Con riferimento alla redditività, sono le imprese medie che offrono le migliori performance e che realizzano la maggiore accelerazione del ROE nel 2016. È questa la classe di fatturato che presenta un indice di redditività del patrimonio netto superiore rispetto alle altre imprese. Nel triennio anche le grandi imprese aumentano la propria redditività, mentre per le piccole aziende si registra una flessione del ROE.

La redditività del capitale investito risulta positiva solo per le imprese di medie dimensioni a livello mediano; al 75° percentile il ROI diventa positivo anche per le imprese di piccole dimensioni. **Le aziende più grandi sono quelle che presentano le performance peggiori in tutta la distribuzione, mantenendo una redditività negativa e in peggioramento nel triennio.**

Grafico 34 - Indice ROI per dimensione, valori medi

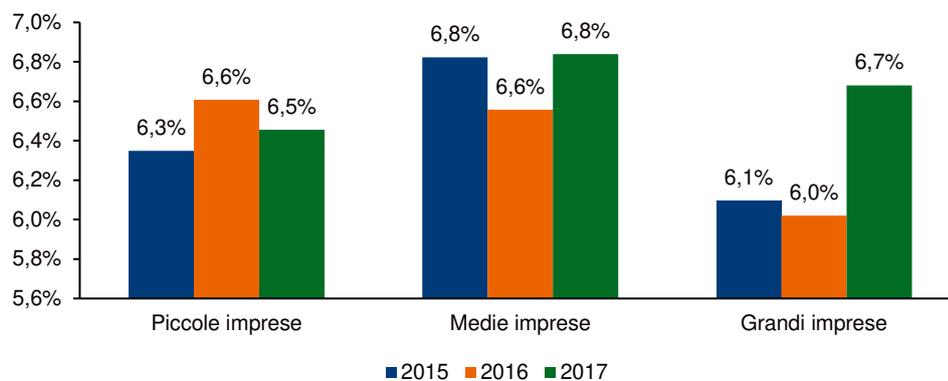


Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

I dati ripartiti per dimensione d'impresa indicano una ripresa degli investimenti per le aziende di maggiore dimensione.

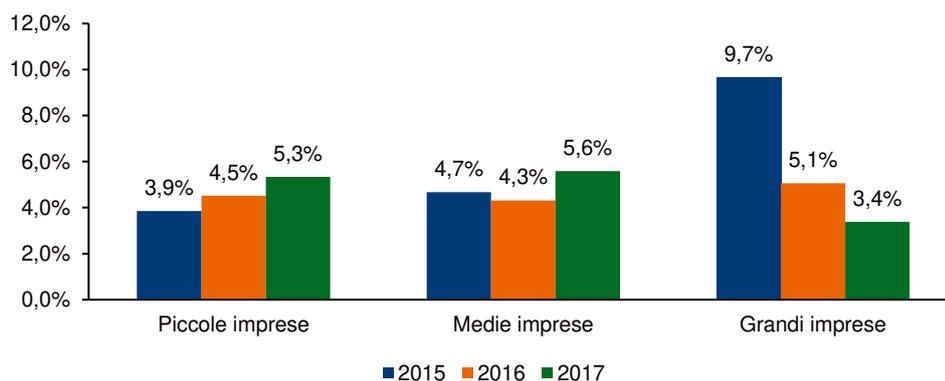
- L'analisi degli ammortamenti evidenzia che le grandi imprese realizzano un livello di ammortamento pari al 6,1% del valore della produzione nel 2015 e salgono al 6,7% nel 2017.** Al contrario, le imprese medio-piccole mantengono sostanzialmente inalterata la propria quota di ammortamenti. L'analisi per quartili evidenzia un significativo gap per le imprese che investono meno: al primo quartile l'incidenza degli ammortamenti è pari al 3,3% del valore della produzione per le imprese più piccole e al 4,4 per imprese grandi.
- Gli investimenti sul valore della produzione risultano molto elevati per le imprese maggiori nel 2015, continuano a essere superiori rispetto alle altre classi dimensionali nel 2016 e poi scendono ulteriormente nel 2017. Tuttavia i dati sui flussi non possono che confermare la maggiore attenzione delle imprese più 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 quasi 5 punti di produzione.

Grafico 35 - Ammortamenti in percentuale del valore della produzione per dimensione, valori medi



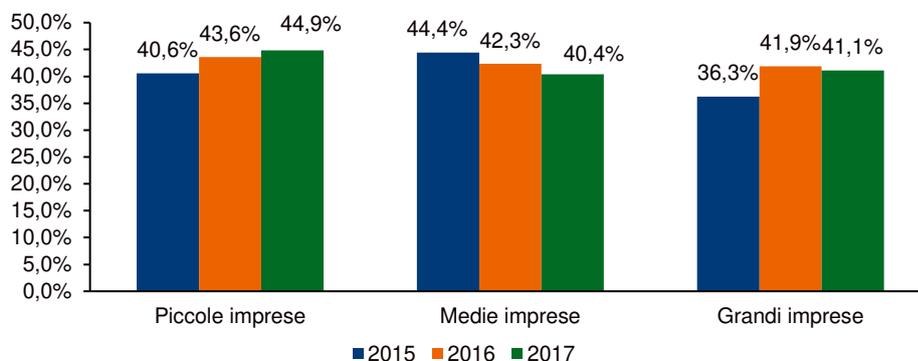
Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Grafico 36 - Investimenti materiali in percentuale del valore della produzione per dimensione, valori medi



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

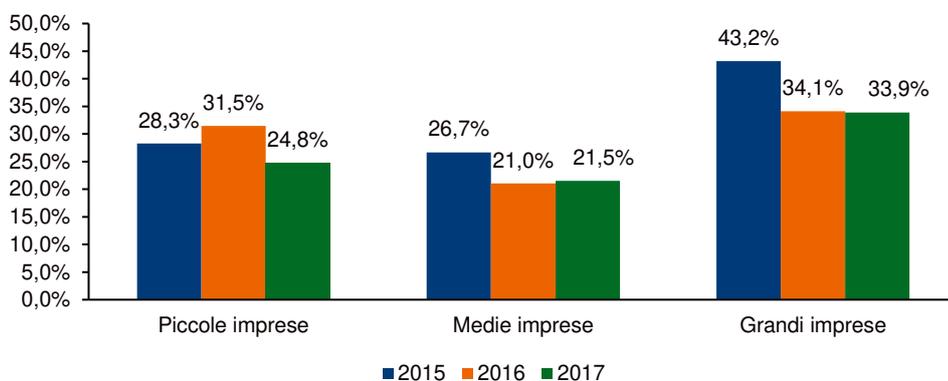
Grafico 37 - Immobilizzazioni materiali sul totale delle attività per dimensione, valori medi



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

La maggiore capacità di realizzare investimenti passa anche per una leva finanziaria più elevata, che comunque rimane su livelli non allarmanti. Peraltro, le grandi imprese nel triennio riducono l'incidenza del debito sul valore della produzione di 3,3 punti (da 18,5% a 15,1% a livello mediano).

Grafico 38 - Leva finanziaria per dimensione, valori medi



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

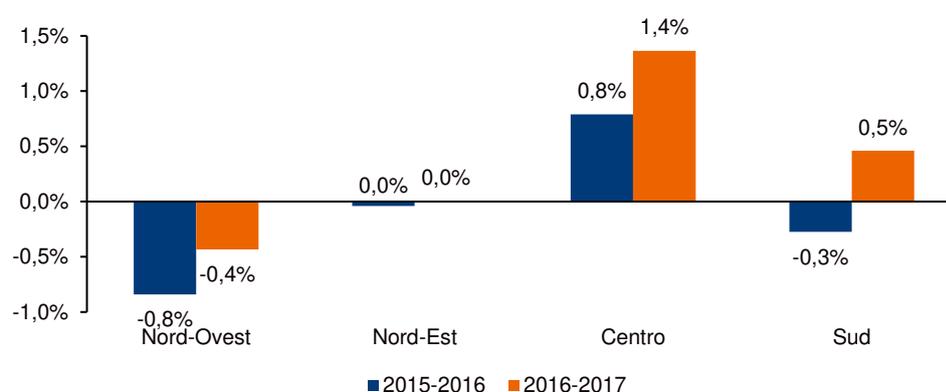
3.3.2 Analisi per territorio

La composizione del conto economico dei bilanci delle aziende esaminate risulta fortemente eterogenea a livello territoriale e tali differenze non trovano spiegazione solo in regioni di natura industriale. Rilevanti risultano altri tipi di elementi.

Una delle **differenze più significative si riferisce all'incidenza del costo del lavoro sul fatturato: le aziende del Centro-Nord mostrano un rapporto inferiore al 50% a livello mediano (stabile nel triennio), mentre per le aziende del Sud Italia il lavoro incide per quasi il 55% sul valore della produzione.** Nel triennio i risultati sono stabili in tutte le ripartizioni e pertanto anche il gap non si modifica.

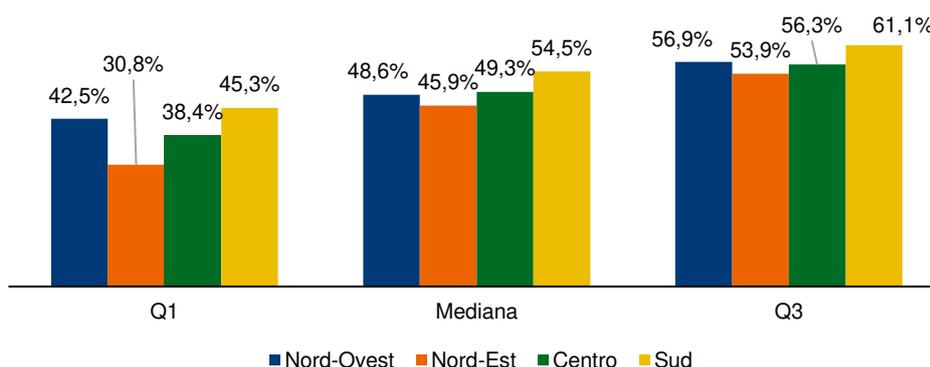
Il differente peso del costo del personale fra aree geografiche risulta trasversale al campione: l'analisi per percentili evidenzia che il maggior scarto si registra a livello mediano; ma anche le imprese con il minor costo del lavoro del Mezzogiorno mostrano strutturalmente un'incidenza più elevata rispetto allo stesso percentile delle imprese del Centro-Nord. Allo stesso tempo le imprese con maggiori costi (75° percentile) mostrano un'incidenza superiore al 61% al Sud rispetto a valori compresi fra 54 e 57% al Centro Nord. **L'analisi territoriale evidenzia quindi la persistente maggiore incidenza del costo del lavoro su tutto il campione delle imprese localizzate nelle regioni del Sud.**

Grafico 39 - Variazioni percentuali del valore della produzione per area geografica, valori medi



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Grafico 40 - Costo del lavoro su valore della produzione per area geografica, 2017

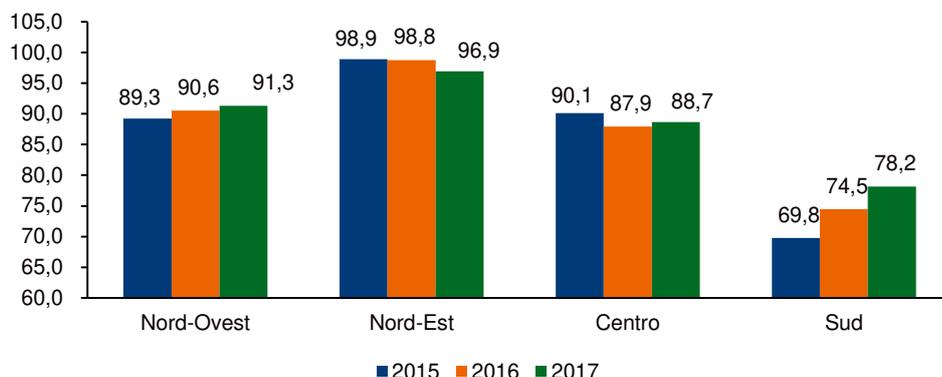


Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

A livello territoriale si registra il **minor valore della produzione per addetto delle aziende localizzate al Sud**. Nel livello mediano il fatturato per dipendente si ferma a 78,2 mila euro e si confronta con valori prossimi a 90 mila euro per dipendente del Centro Nord. Lo stesso gap si conferma anche al 25° e al 75° percentile. L'analisi in

dinamica nel triennio evidenzia un aumento del rapporto in tutte le ripartizioni senza sensibili differenze.

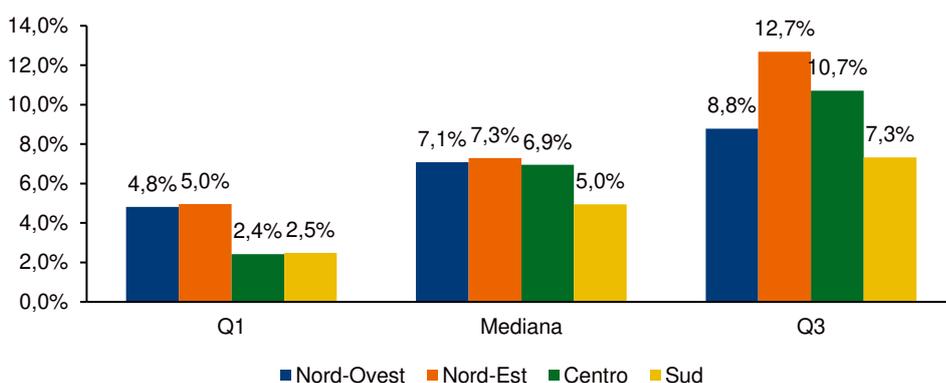
Grafico 41 - Valore della produzione per dipendente per area geografica (migliaia di euro)



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

L'incidenza dei costi per servizi e per acquisti netti non mostrano differenze significative fra le diverse aree territoriali sia in dinamica che nell'analisi strutturale. **A differire sensibilmente sono gli ammortamenti**, che risultano strutturalmente più bassi per le imprese localizzate al Sud su tutta la distribuzione. A livello mediano il gap delle aziende del Mezzogiorno è di oltre 2 punti di produzione. Nel triennio esaminato non emergono differenze fra le dinamiche delle diverse aree del Paese.

Grafico 42 - Ammortamenti su valore della produzione per area geografica (2017)



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

La maggiore incidenza del costo del lavoro è quindi controbilanciata dal minor peso degli ammortamenti sul fatturato per le imprese del Sud e questo elemento consente alle imprese del Sud di registrare margini "migliori" rispetto alle imprese localizzate al Centro-Nord. Come è possibile notare dal grafico seguente, i margini operativi netti registrati dalle imprese differiscono notevolmente a seconda dell'area

geografica: i margini operativi registrati a Nord risultano essere inferiori rispetto ai valori registrati al Centro-Sud.

Grafico 43 - MON sul valore della produzione per area geografica, valori medi

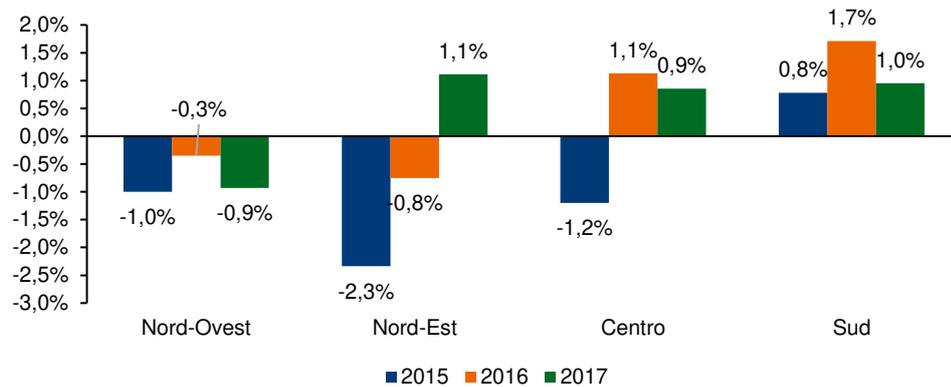
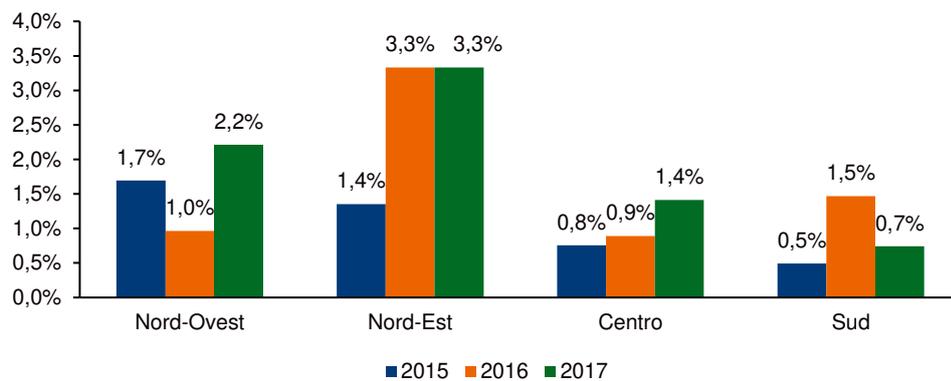


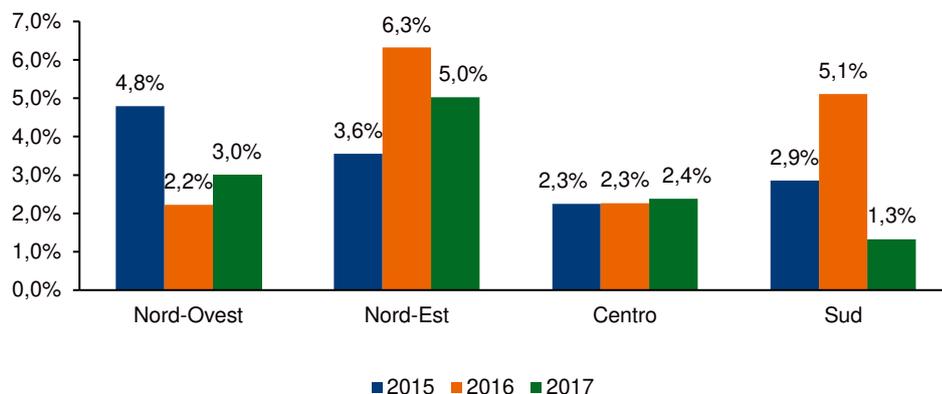
Grafico 44 - Risultato netto rettificato sul valore della produzione per area geografica, valori medi



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Tuttavia a livello di risultato netto, le imprese del Sud perdono il vantaggio e si attestano su valori più bassi rispetto alle altre aree del Paese, ad indicare una diversa gestione finanziaria. Le aziende del Nord presentano, infatti, risultati migliori rispetto al resto del Paese, con i valori del 2017 superiori rispetto a quelli conseguiti nel 2015 e nel 2016.

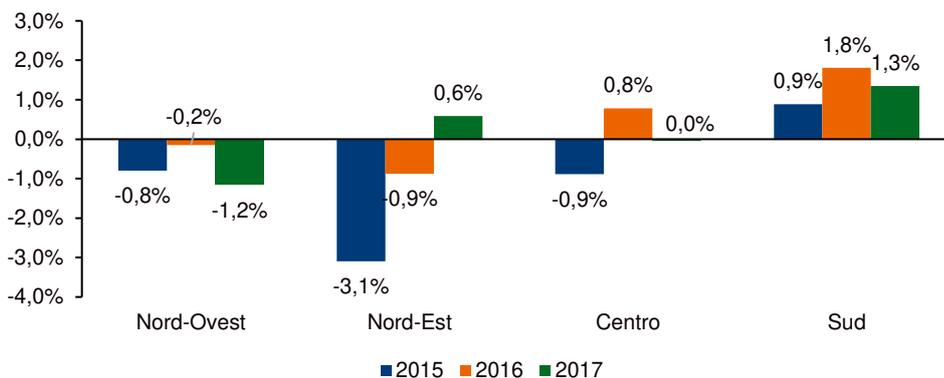
Grafico 45 - Indice ROE per area geografica, valori medi



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Il patrimonio netto delle imprese risulta essere più redditizio al Nord, con il valore mediano più alto registrato al Nord-Est (+5% nel 2017). Fanalino di coda si confermano le imprese del Centro-Sud. Il ROI risulta, invece, più elevato per le aziende localizzate nelle aree del Sud.

Grafico 46 - Indice ROI per area geografica, valori medi

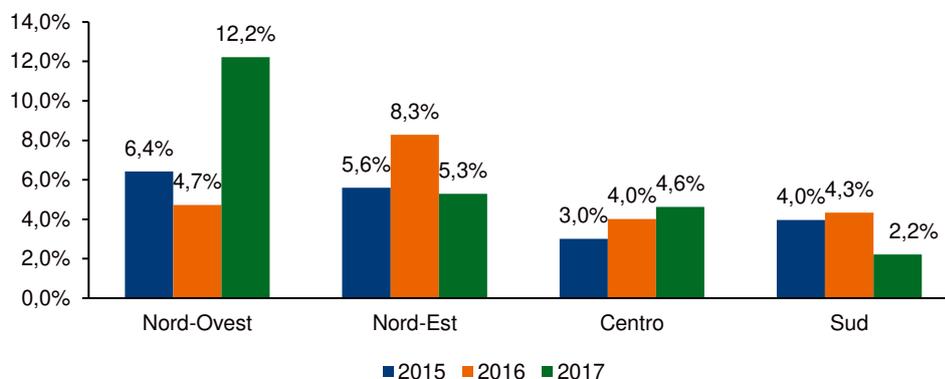


Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Con riferimento agli investimenti e alla posizione finanziaria emerge che i maggiori investimenti nel triennio vengono realizzati dalle imprese del Nord, seguono le imprese del Centro e quindi quelle del Sud. Particolarmente allarmante è il livello di investimenti delle imprese del Sud nel 2017, quando meno del 2,2% del valore della produzione viene speso per tale voce di costo a livello mediano.

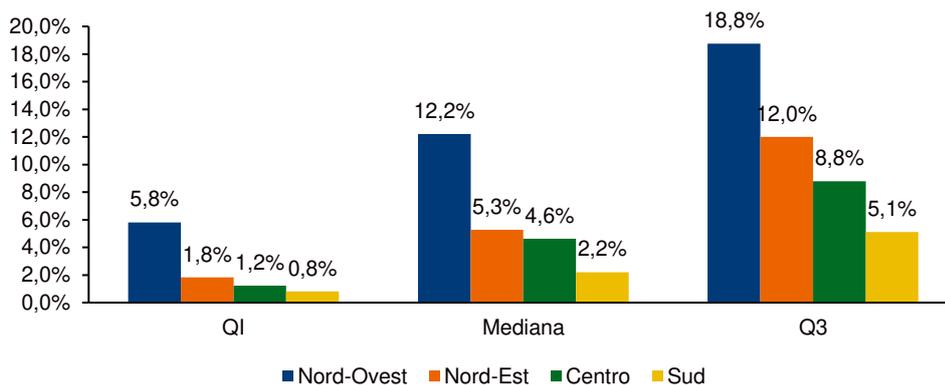
I risultati trovano conferma anche nell'analisi per percentili: nel 2017 le imprese del Nord investono più delle imprese del Centro e del Sud del Paese trasversalmente su tutto il campione.

Grafico 47 - Investimenti sul valore della produzione per area geografica, valori medi



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

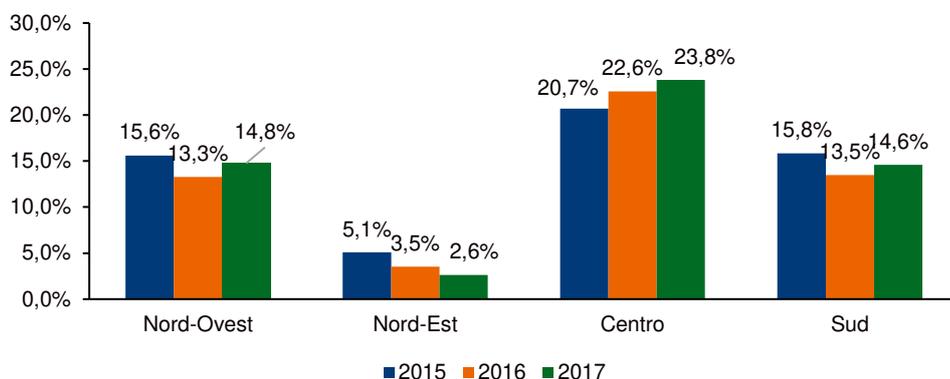
Grafico 48 - Investimenti sul valore della produzione per area geografica (2017)



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

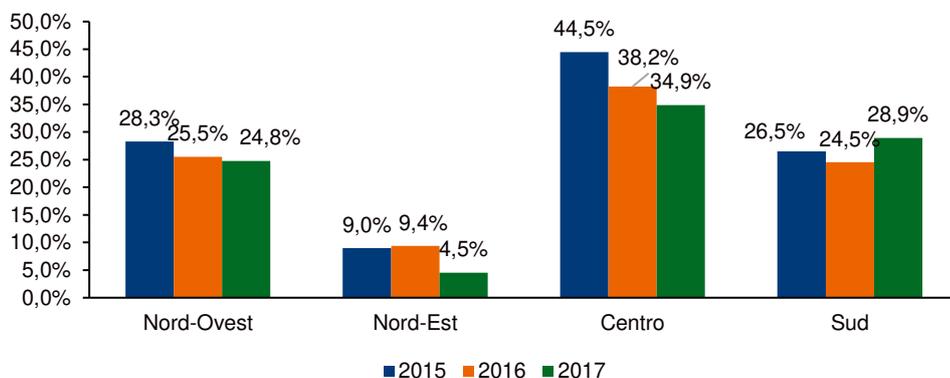
Il valore del debito sul fatturato risulta essere molto modesto nelle aziende che operano nel Nord Est, le più indebitate risultano essere le imprese del Centro a livello mediano.

Grafico 49 - Debiti finanziari sul valore della produzione per area geografica, valori medi



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Grafico 50 - Leva finanziaria per area geografica, valori medi



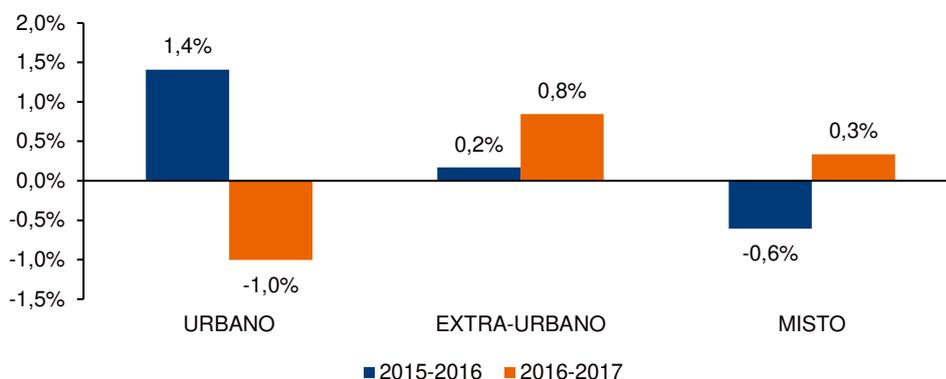
Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Dall'analisi emerge e si conferma, quindi, la debolezza del sistema di offerta meridionale. 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.

3.3.3 Analisi per tipologia di servizio

L'analisi per tipologia di servizio offerto, che ha disaggregato le imprese del campione in tre macrogruppi (le imprese che operano esclusivamente in ambito urbano, le imprese che gestiscono linee extraurbane e le aziende che erogano servizi sia in ambito urbano sia extraurbano-imprese miste), conferma le differenze strutturali fra le diverse tipologie, ma indica anche **che la performance aziendale è solo in parte legata al business di riferimento.**

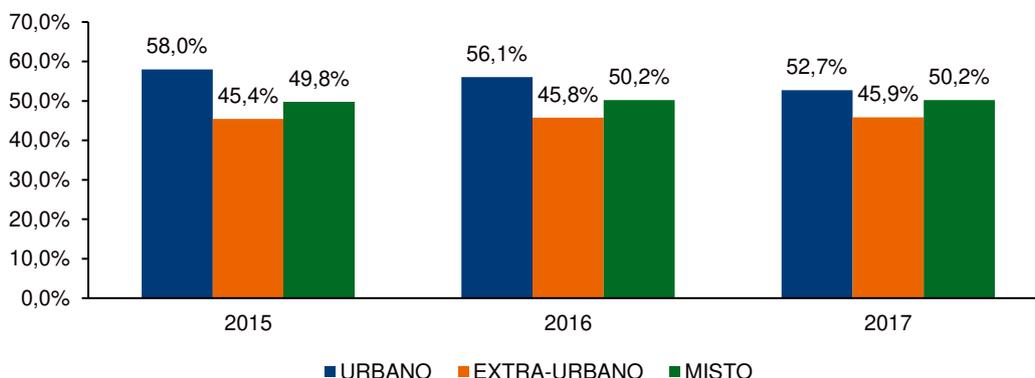
Grafico 51 - Variazioni percentuali del valore della produzione per servizio, valori medi



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

L'incidenza del costo del lavoro si conferma maggiore nel servizio urbano anche se, nel triennio esaminato, sono proprio le imprese che erogano solo il servizio urbano quelle che registrano la flessione più significativa. Il gap rispetto al solo servizio extra-urbano è rilevante: nel 2017 sette punti percentuali di fatturato in più vengono mediamente assorbiti dal costo del lavoro per le imprese urbane rispetto alle extra-urbane, tuttavia nel 2015 il gap era di quasi 13 punti di valore della produzione.

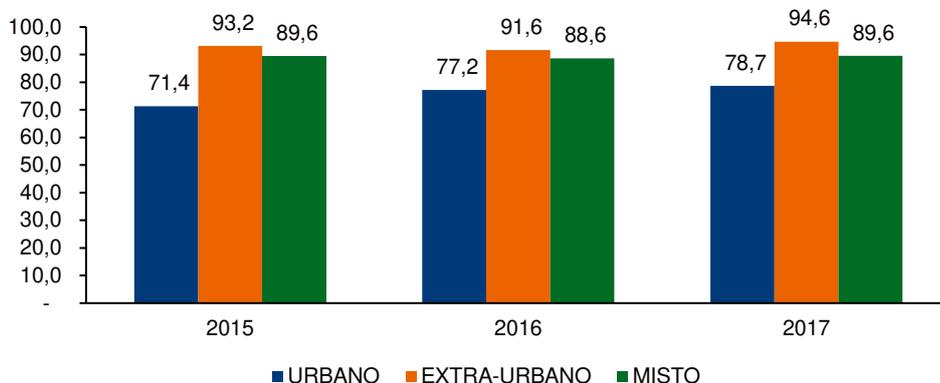
Grafico 52 - Costo del lavoro su valore della produzione per servizio, valori medi



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Il valore della produzione per addetto risulta essere notevolmente maggiore nelle aziende che svolgono servizio extraurbano: la differenza di produttività in tale contesto risulta, tuttavia, fisiologica e legata alla diversa tipologia di necessità a cui rispondono le diverse aziende. Questo non vale per le imprese che presentano il maggior livello di produzione per addetto (75° percentile). In dinamica si assiste a una sensibile accelerazione per le imprese urbane (da 71,4 a 78,7 mila euro per addetto), mentre per le altre imprese il valore della produzione per addetto rimane più stabile.

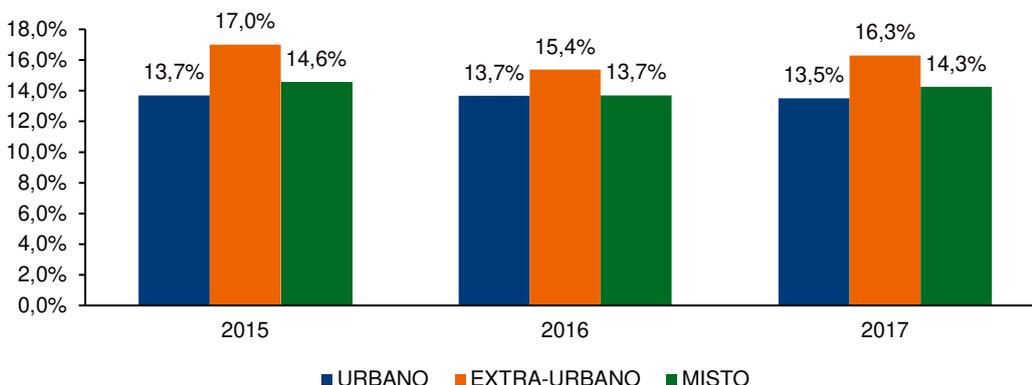
Grafico 53 - Valore della produzione per dipendente per servizio (migliaia di euro)



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

I costi per acquisti netti risultano superiori per le aziende che operano nel servizio extra-urbano (nel 2017 16,3% del valore della produzione a livello medio per le imprese extra-urbane rispetto al 13,5% delle imprese urbane), tuttavia sono proprio le imprese extraurbane a ridurre maggiormente l'incidenza di tale voce di costo sul valore della produzione nel triennio esaminato.

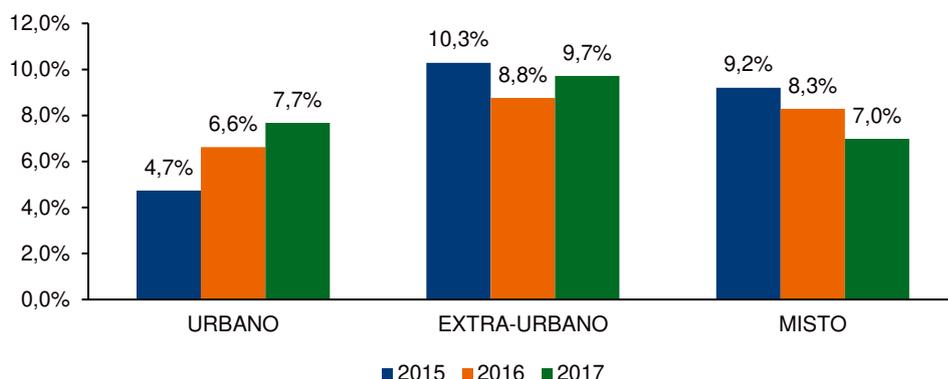
Grafico 54 - Costo per acquisti netti su valore della produzione per servizio, valori medi



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

I margini realizzati dalle imprese che operano nell'extra-urbano rimangono stabilmente superiori rispetto alle altre tipologie di servizio; ma nel triennio migliorano sensibilmente i margini del servizio urbano. Inoltre, l'analisi della distribuzione dei risultati evidenzia come le imprese migliori delle diverse tipologie di servizio realizzano margini simili ed elevati. Le differenze più consistenti si realizzano nelle fasce basse della distribuzione.

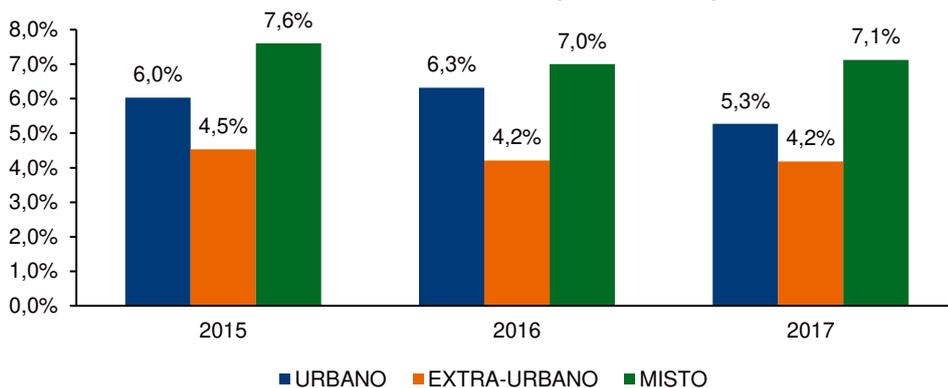
Gráfico 55 - MOL sul valore della produzione per servizio, valori mediani



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Gli ammortamenti sul valore della produzione sono strutturalmente inferiori per le imprese che operano nel solo servizio extraurbano. Nel triennio si evidenzia una flessione di tale voce di costo per tutte le tipologie di imprese.

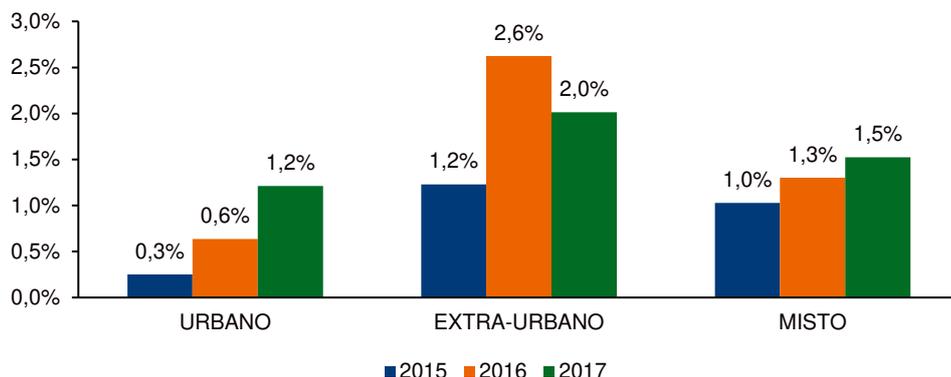
Gráfico 56 - Ammortamenti sul valore della produzione per servizio, valori mediani



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Il risultato delle imprese extraurbane risulta strutturalmente più elevato, ma nel triennio sono le imprese che operano nel servizio urbano a migliorare di più la propria performance.

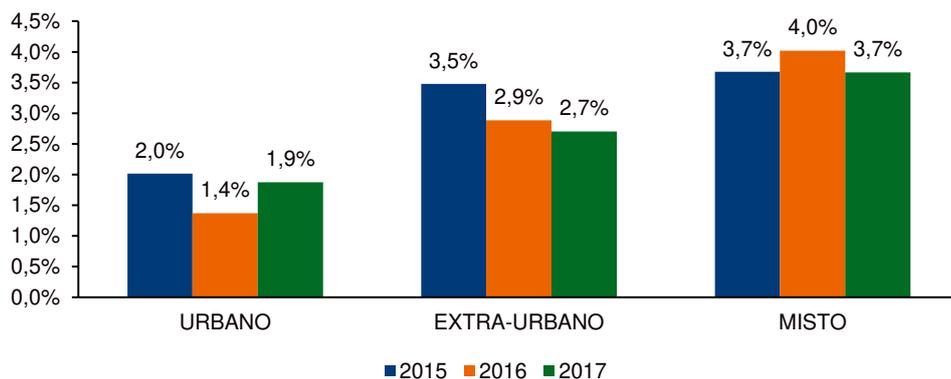
Grafico 57 - Risultato netto sul valore della produzione per servizio, valori medi



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Come era prevedibile, la redditività delle aziende di servizio extra-urbano e misto risulta superiore rispetto alle aziende che svolgono esclusivamente servizio urbano. Il ROE si attesta a 2,7% per le imprese extraurbane e a 1,9% per le imprese urbane. Le imprese che gestiscono servizi in ambito urbano e interurbano mostrano la redditività maggiore, 3,7%.

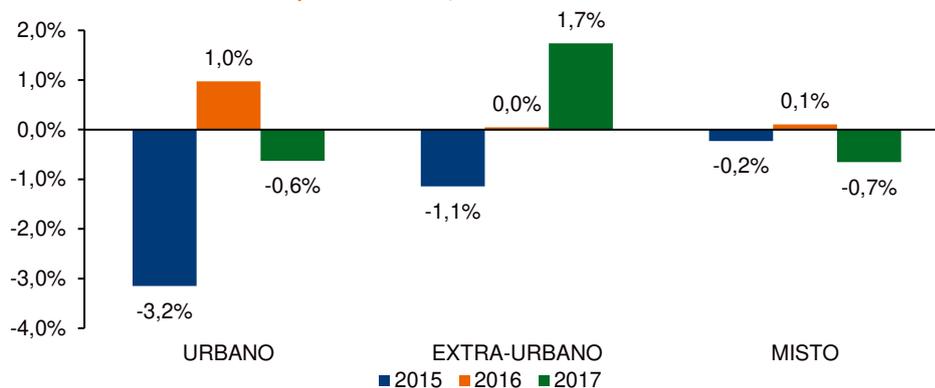
Grafico 58 - Indice ROE per servizio, valori medi



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Il quadro che si delinea per il ROI è simile a quello delineato dal ROE: la redditività degli investimenti delle imprese su scala urbana risulta inferiore (-0,6% nel 2017 a livello mediano) rispetto ai risultati conseguiti da imprese di servizio extra-urbano, che realizzano un 1,7%.

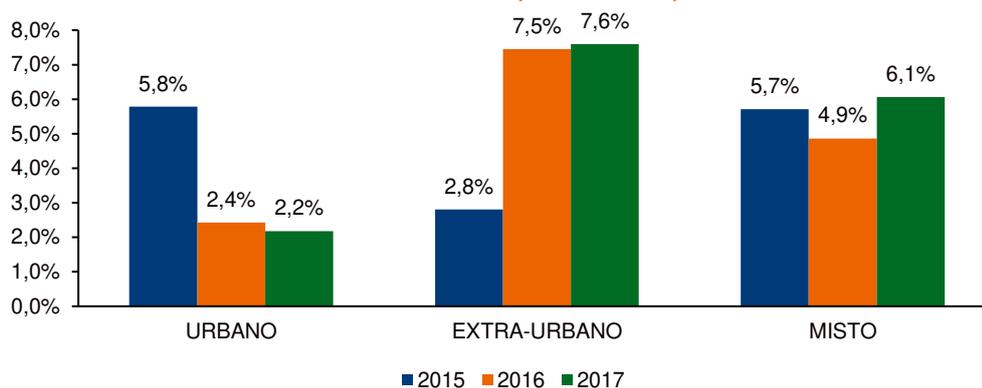
Grafico 59 - Indice ROI per servizio, valori medi



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Su fronte investimenti, nel triennio si evidenzia la sensibile accelerazione delle imprese extraurbane che passano da una incidenza del 2,8% a livello mediano nel 2015 a oltre il 7,5 nel 2016-2017. Opposta risulta la dinamica per le imprese che erogano solo servizio urbano: tali imprese registrano, infatti, una flessione del flusso di investimenti (da 5,8% a 2,2%).

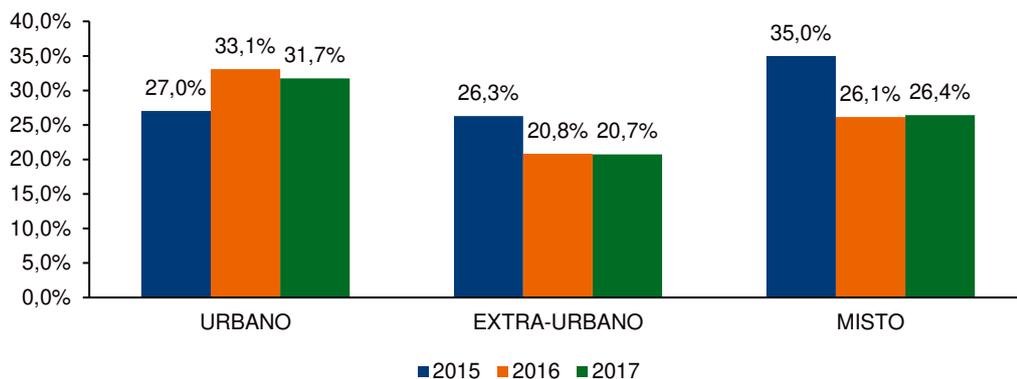
Grafico 60 - Investimenti su valore della produzione per servizio, valori medi



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

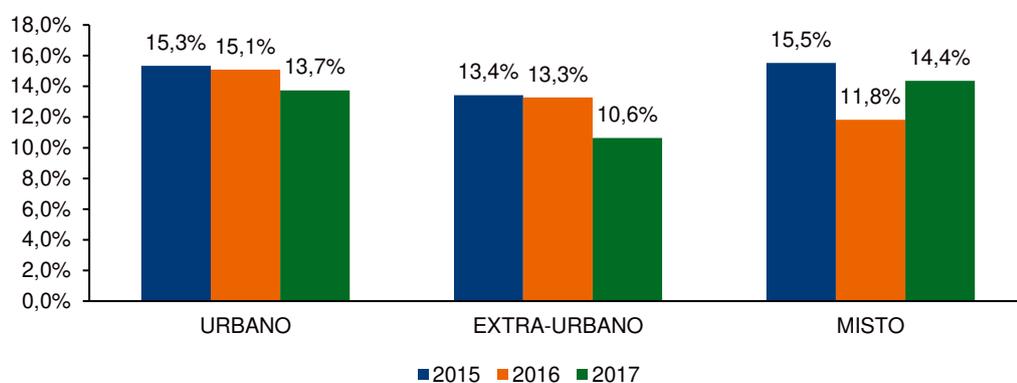
L'accelerazione degli investimenti delle imprese extraurbane viene realizzata senza aumentare la leva finanziaria che al contrario si riduce nel triennio e anche il livello di indebitamento sulla produzione non peggiora. Tali aziende hanno quindi utilizzato mezzi propri per finanziare gli investimenti.

Grafico 61 - Leva finanziaria per servizio, valori mediani



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

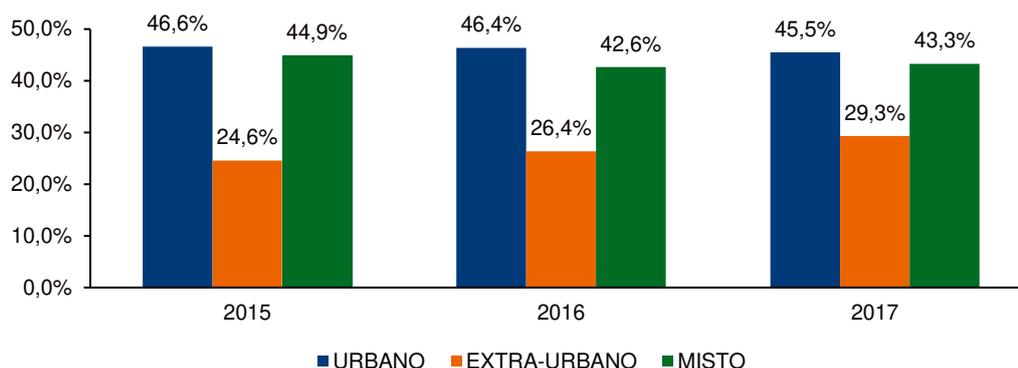
Grafico 62 - Debiti finanziari su valore della produzione per servizio, valori mediani



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

La positiva dinamica degli investimenti delle aziende extraurbane si rispecchia nell'aumento delle immobilizzazioni (+5 punti percentuali tra il 2015 e il 2017). Le aziende che svolgono servizio urbano e misto presentano una quota di immobilizzazioni sul totale delle attività più alta rispetto alle aziende che svolgono servizio extra-urbano.

Grafico 63 - Immobilizzazioni materiali sul totale delle attività per servizio, valori medi



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

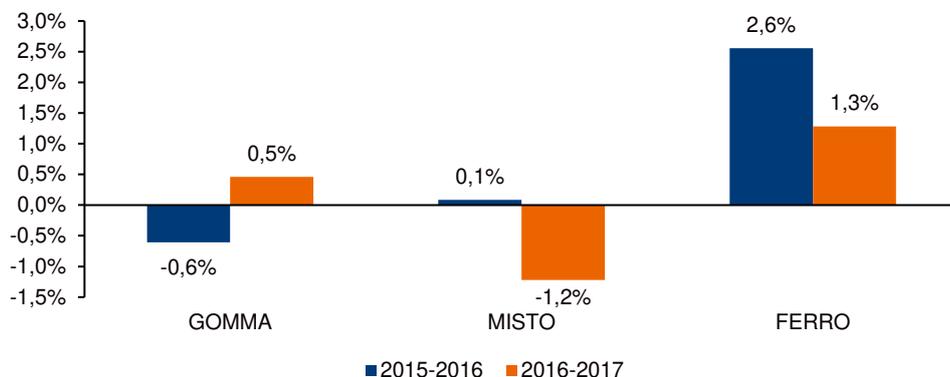
3.3.4 Analisi per tipologia di modalità di trasporto⁴

La tipologia di modalità di trasporto utilizzata nell'erogare i servizi di trasporto pubblico è rilevante nel determinare gli economics delle imprese: le aziende che utilizzano esclusivamente il servizio gomma hanno tipicamente una maggiore incidenza dei costi del lavoro e degli acquisti netti. Mentre le aziende che utilizzano la rete metropolitana, tramviaria e ferroviaria regionale si contraddistinguono per una marginalità superiore e per risultati più interessanti.

Nonostante le diversità strutturali, l'analisi della dinamica della performance economica finanziaria nel triennio consente di evidenziare gli aspetti congiunturali.

⁴ Il cluster ferro include solo 7 aziende che complessivamente hanno un valore della produzione pari a circa 900 milioni di euro. Nonostante la modesta numerosità del cluster le imprese analizzate costituiscono una buona rappresentatività dell'universo.

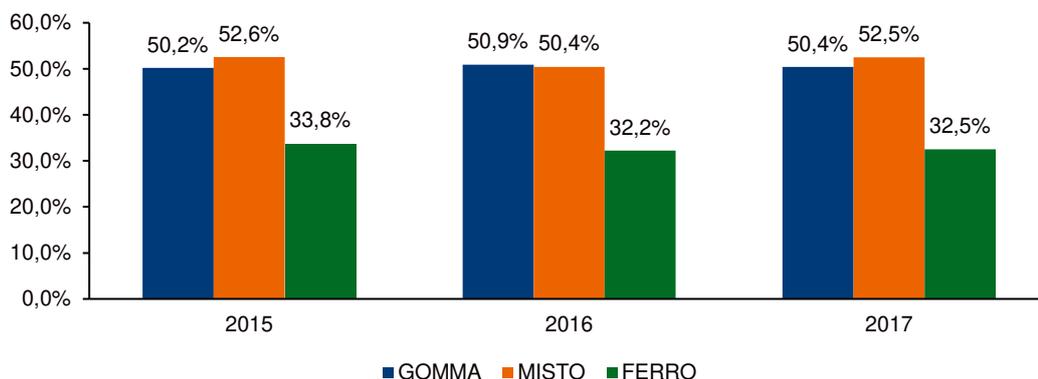
Grafico 64 - Variazioni percentuali del valore della produzione per modalità di trasporto, valori medi



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

L'analisi per tipologia di modalità di trasporto evidenzia la natura meno *labour-intensive* del servizio erogato attraverso tramvie, metropolitane e ferrovie. Nel triennio l'incidenza del costo del lavoro rimane stabile per le imprese gomma e misto mentre si riduce per le imprese ferro.

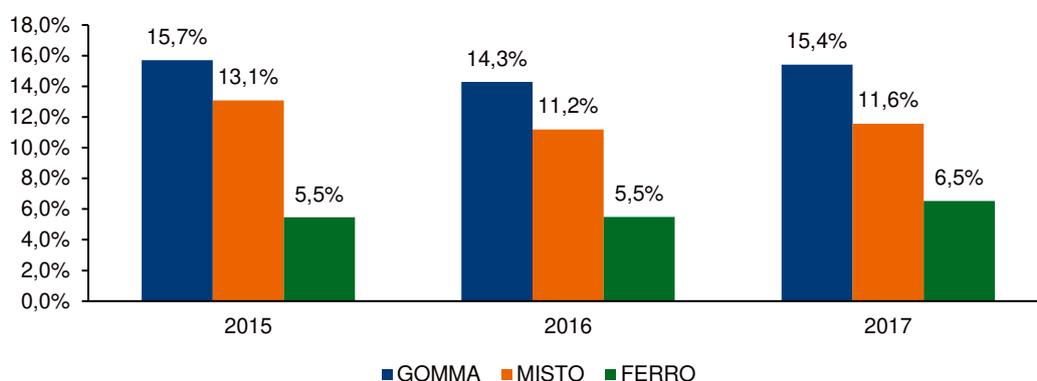
Grafico 65 - Costo del lavoro su valore della produzione per modalità di trasporto, valori medi



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

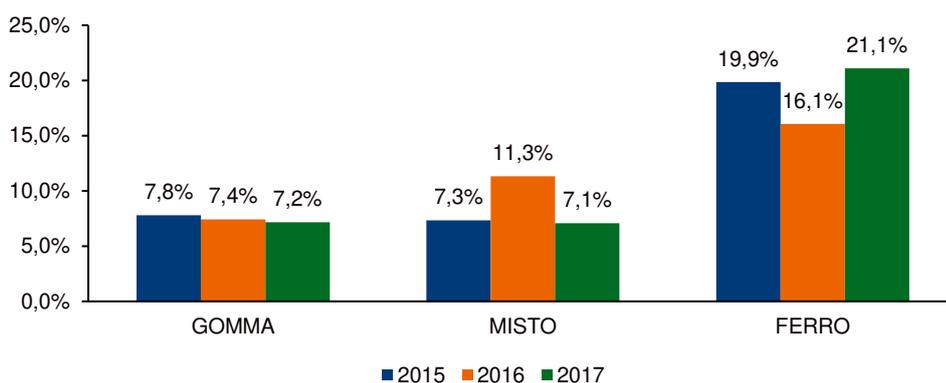
Le imprese gomma beneficiano della contrazione dei prezzi dei carburanti del 2016, tuttavia nel 2017 i prezzi risalgono e parallelamente anche l'incidenza dei costi per acquisti netti.

Grafico 66 - Costo per acquisti netti su valore della produzione per modalità di trasporto, valori medi



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

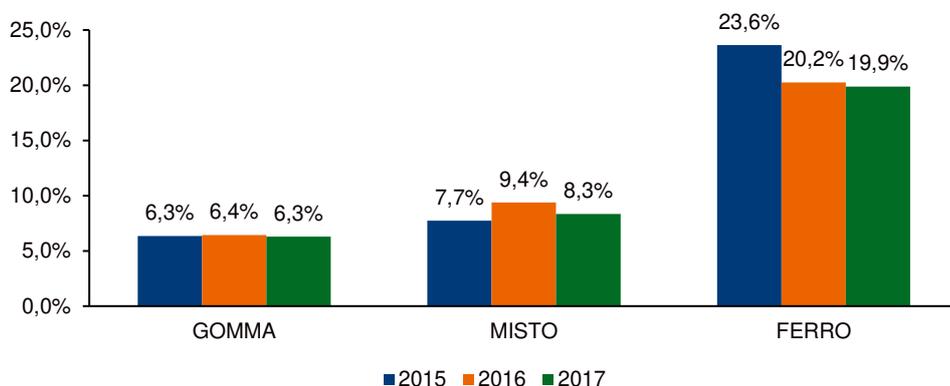
Grafico 67 - MOL su valore della produzione per modalità di trasporto, valori medi



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

La marginalità e i risultati sono in miglioramento per le imprese ferro mentre diminuiscono per le imprese gomma. Nel 2017 il margine operativo lordo per le imprese che erogano servizio esclusivamente su ferro è pari al 21,1% a livello mediano, in crescita. Le imprese gomma e gomma/ferro realizzano margini lordi pari a poco più del 7% a livello mediano.

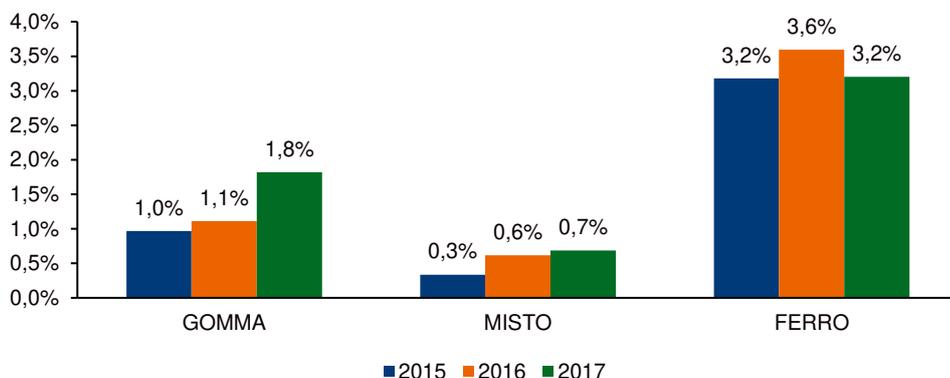
Grafico 68 - Ammortamenti su valore della produzione per modalità di trasporto, valori medi



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Gli ammortamenti delle aziende ferro sono strutturalmente elevati (circa il 20% della produzione) e in flessione nel triennio. Le imprese gomma mantengono la propria quota di ammortamenti su livelli inferiori e relativamente stabili. Le aziende che erogano servizio sia con gomma sia con ferro mostrano una accelerazione degli ammortamenti con un picco nel 2016.

Grafico 69 - Risultato netto rettificato su valore della produzione per modalità di trasporto, valori medi

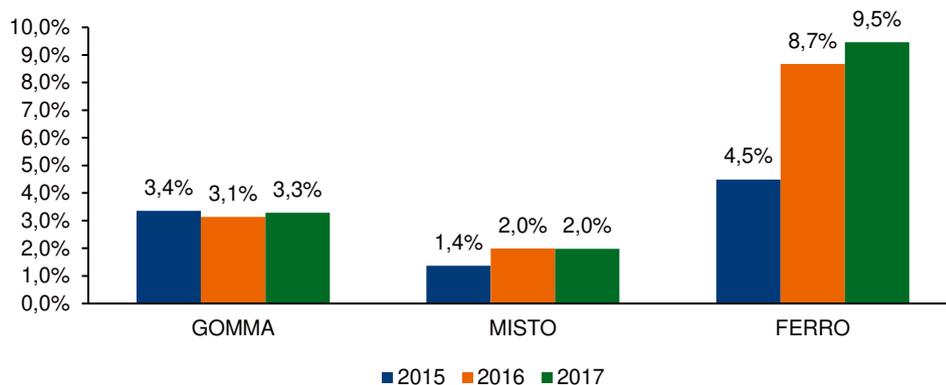


Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Le imprese che operano solo su gomma registrano il maggior incremento del proprio risultato (da 1% a 1,8%), anche le imprese miste migliorano il proprio risultato mentre le imprese ferro rimangono su livelli stabili e strutturalmente superiori rispetto agli altri cluster.

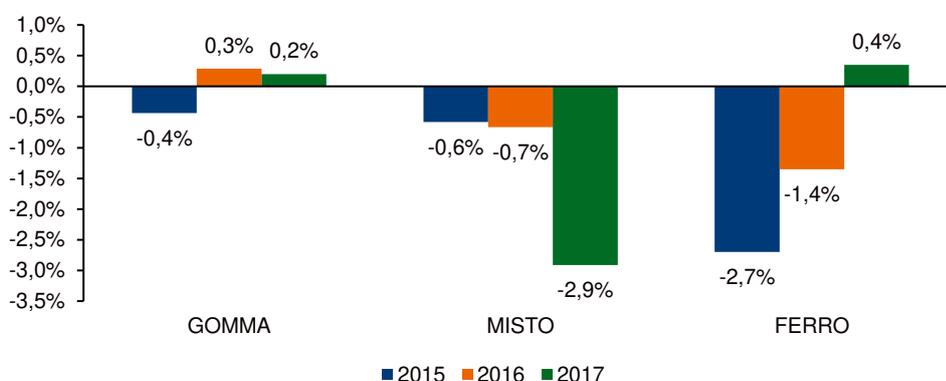
La redditività migliora ulteriormente per le imprese ferro: il ROE passa da 4,5 a 9,5, il ROI da -2,7 a 0,4. Le imprese gomma mostrano una redditività sostanzialmente stabile e inferiore a quelle delle imprese ferro.

Grafico 70 - Indice ROE per modalità di trasporto, valori medi



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Grafico 71 - Indice ROI per modalità di trasporto, valori medi



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

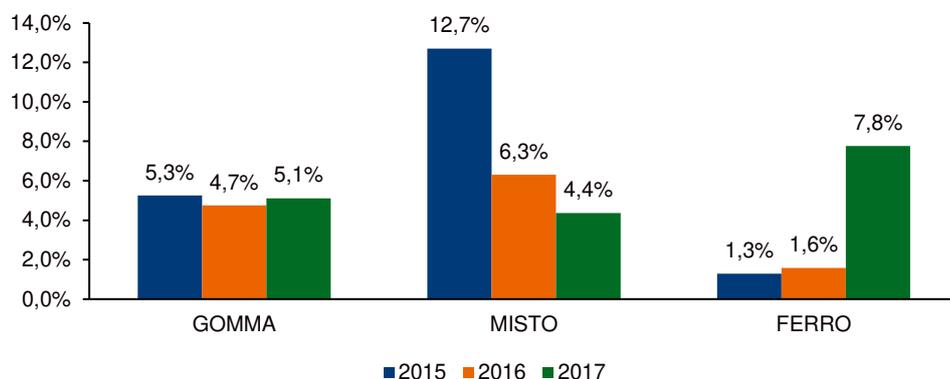
Per quanto riguarda gli investimenti si registra una sensibile accelerazione della spesa per le imprese che operano esclusivamente su ferro nel 2017. L'incidenza della spesa per infrastrutture e mezzi passa infatti dall'1,3% a livello mediano al 7,8%.

Gli investimenti del comparto gomma non registrano l'attesa accelerazione e si dimostrano stabili, le imprese investono in media oltre il 5% del proprio fatturato. Le difficoltà riscontrate nella procedura di acquisto centralizzata degli autobus ha rallentato la possibilità di utilizzare le risorse per il rinnovo del parco mezzi stanziati, come visto nel capitolo 2.

Le imprese che erogano servizi gomma e ferro registrano un valore degli investimenti molto alto nel 2015 e poi tornano a livelli "normali".

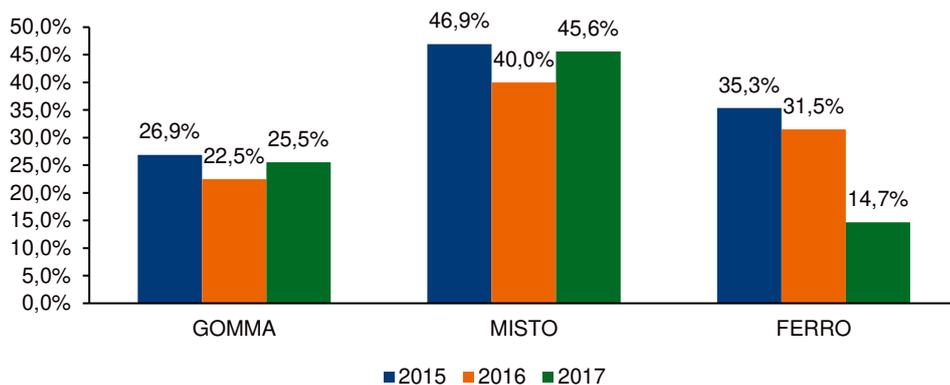
L'accelerazione della spesa per investimenti per le imprese ferro si realizza senza impattare sulla leva, che al contrario si riduce nel periodo. Tuttavia, nel triennio l'indebitamento delle imprese sale ad indicare che la riduzione della leva è attribuibile ad un aumento del patrimonio netto. Le imprese gomma mostrano una leva finanziaria relativamente stabile (fra il 26,9% e il 25,5%) e inferiore a quella delle imprese miste.

Grafico 72 - Investimenti su valore della produzione per modalità di trasporto, valori



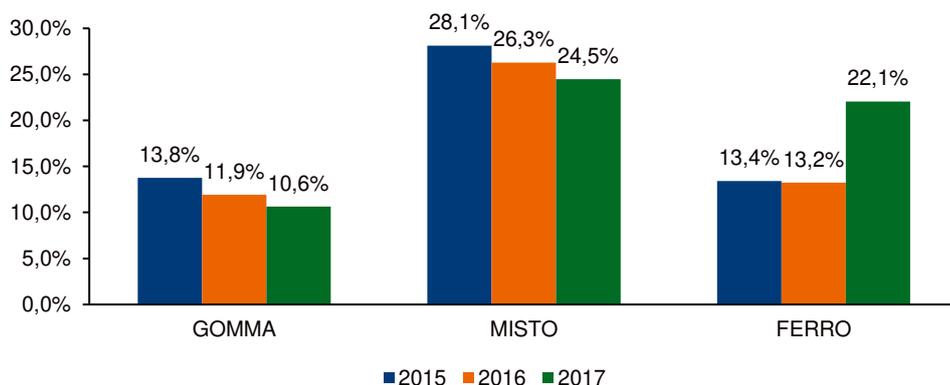
Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Grafico 73 - Leva finanziaria per modalità di trasporto, valori medi



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Grafico 74 - Debiti finanziari su valore della produzione per modalità di trasporto, valori medi



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

3.4 La performance economico-produttiva

3.4.1 I dati di produzione⁵

Tra il 2015 e il 2017 l'offerta delle aziende del campione registra una crescita modesta, le vetture-km passano da 1,41 a 1,44 miliardi.

Tabella 12 - Dinamica dell'offerta e della domanda per le aziende del campione (2015=100)

	2015	2016	2017
Numero mezzi	100,0	100,4	101,5
Vetture km	100,0	99,9	101,9
Passeggeri trasportati	100,0	101,6	104,7

Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati Asstra

L'accelerazione della domanda risulta molto più sostenuta della dinamica dell'offerta. I passeggeri trasportati crescono, infatti, del 4,7% nel triennio. Il servizio urbano è quello che registra la maggiore dinamicità della domanda a fronte della flessione più marcata dell'offerta. Mentre per il servizio extra-urbano l'offerta cresce più della domanda.

Tabella 13 - Dinamica dell'offerta e della domanda per le aziende del campione per servizio (2015=100)

Urbano			
Numero mezzi	100,0	93,7	88,0
Vetture km	100,0	98,1	94,5
Passeggeri trasportati	100,0	97,5	104,5
Misto			
Numero mezzi	100,0	100,9	101,8
Vetture km	100,0	99,9	102,3
Passeggeri trasportati	100,0	101,9	104,9
Extra-urbano			
Numero mezzi	100,0	101,0	107,4
Vetture km	100,0	101,1	103,2
Passeggeri trasportati	100,0	101,2	100,8

Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati Asstra

A livello territoriale la crescita più sostenuta si realizza al Centro Italia: dove le vetture-km offerte crescono del 6,5% e i passeggeri trasportati del 5,4%. Nelle regioni del Nord a fronte di una flessione delle vetture km offerte, la domanda accelera. Al Sud la domanda rimane costante.

La domanda cresce di più nei comuni di maggiori dimensioni. I comuni con più di 250mila abitanti registrano, infatti, una accelerazione del 5,3% del numero di passeggeri trasportati; nei centri più piccoli i passeggeri aumentano dell'1%. La dinamica dell'offerta in termini di vetture km è speculare.

⁵ Questo paragrafo si basa su informazioni che si riferiscono a 104 imprese.

Tabella 14 - Dinamica dell'offerta e della domanda per le aziende del campione per area geografica (Var. % 2015-17)

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

Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati Asstra

Tabella 15 - Dinamica dell'offerta e della domanda per le aziende del campione per dimensione della città (Var. % 2015-17)

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

Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati Asstra

I mezzi crescono del 1,5% a livello nazionale, ma ancora una volta sono le regioni del Nord-Ovest ad accelerare. Diminuiscono invece i mezzi del Sud e del Centro Italia.

3.4.2 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 3,37 euro km a livello mediano e rimane stabile nel triennio esaminato. Il costo per passeggero si attesta a 2,51 euro. I costi unitari risultano molto differenziati fra imprese diverse: fra il 25° e il 75° percentile la differenza è di circa 2 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 16 - Costi operativi unitari, Euro

	2015	2016	2017
25° percentile			
Costo operativo per vettura km	2,64	2,59	2,71
Costo operativo per passeggero	1,65	1,63	1,61
Valori mediani			
Costo operativo per vettura km	3,27	3,27	3,37
Costo operativo per passeggero	2,53	2,55	2,51
75° percentile			
Costo operativo per vettura km	4,77	4,65	4,89
Costo operativo per passeggero	5,02	4,94	4,63

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. Le imprese extra-urbane e miste realizzano un costo per vettura-km stabilmente inferiore rispetto alle imprese urbane (2,69 euro e 3,3 rispettivamente).

Tabella 17 - Costi operativi unitari per servizio (valori mediani)

	2015	2016	2017
Servizio extra-urbano			
Costo operativo per vettura km	2,85	2,73	2,69
Costo operativo per passeggero	5,12	4,91	5,09
Servizio misto			
Costo operativo per vettura km	3,20	3,19	3,30
Costo operativo per passeggero	2,38	2,32	2,07
Servizio Urbano			
Costo operativo per vettura km	4,51	4,22	4,53
Costo operativo per passeggero	2,46	2,71	2,88

Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati di bilancio e ASSTRA

Tabella 18 - Costi operativi unitari per dimensione (valori mediani)

	2015	2016	2017
Meno di 10 mln - piccole imprese			
Costo operativo per vettura km	3,47	3,19	3,37
Costo operativo per passeggero	3,09	3,10	3,32
Fra 10 e 50 mln - medie imprese			
Costo operativo per vettura km	3,17	3,06	3,00
Costo operativo per passeggero	2,62	2,63	2,68
Più di 50 mln - grandi imprese			
Costo operativo per vettura km	4,30	4,30	4,21
Costo operativo per passeggero	1,69	1,72	1,73

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 19 - Costi operativi unitari per area geografica (valori mediani)

	2015	2016	2017
Nord Ovest			
Costo operativo per vettura km	3,25	3,20	3,30
Costo operativo per passeggero	2,47	2,36	2,21
Nord-Est			
Costo operativo per vettura km	3,24	3,21	3,37
Costo operativo per passeggero	1,66	1,66	1,69
Centro			
Costo operativo per vettura km	2,96	2,85	2,98
Costo operativo per passeggero	2,46	2,41	2,29
Sud			
Costo operativo per vettura km	3,86	3,77	4,07
Costo operativo per passeggero	3,62	4,11	4,18

Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati di bilancio e ASSTRA

Tabella 20 - Costi operativi unitari per dimensione del Comune (valori mediani)

	2015	2016	2017
Oltre i 250 mila abitanti			
Costo operativo per vettura km	4,30	4,36	4,44
Costo operativo per passeggero	2,15	1,69	1,83
Tra i 250 mila e i 100 mila abitanti			
Costo operativo per vettura km	3,64	3,77	3,75
Costo operativo per passeggero	1,66	1,80	1,77
Sotto i 100 mila abitanti			
Costo operativo per vettura km	3,08	3,08	3,22
Costo operativo per passeggero	2,99	3,07	3,11

Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati di bilancio e ASSTRA

Tabella 21 - Costi operativi unitari per dimensione della città solo servizio urbano e misto (valori mediani)

	2015	2016	2017
Oltre i 250 mila abitanti			
Costo operativo per vettura km	4,45	4,49	4,79
Costo operativo per passeggero	1,20	1,19	1,22
Tra i 250 mila e i 100 mila abitanti			
Costo operativo per vettura km	3,86	4,07	4,06
Costo operativo per passeggero	1,65	1,63	1,59
Sotto i 100 mila abitanti			
Costo operativo per vettura km	3,19	3,18	3,30
Costo operativo per passeggero	2,72	2,73	2,90

Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati di bilancio e ASSTRA

3.5 Conclusioni

Nel triennio 2015-17 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: i margini, i risultati, il valore della produzione per addetto e gli indicatori di redditività rimangono sostanzialmente stabili.

Segnali preoccupanti riguardano gli investimenti: gli ammortamenti rimangono costanti, gli investimenti materiali in percentuale sulla produzione flettono e le immobilizzazioni materiali pure. Il calo degli investimenti è un elemento di preoccupazione perché impatta sia sulla qualità del servizio, sia sulla sostenibilità ambientale; 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. I costi di manutenzione e i consumi di un autobus vecchio sono molto più significativi di quelli di un autobus nuovo.

L'utilizzo della leva finanziaria è 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 però di evidenziare performance differenti, la sostanziale stabilità che caratterizza il settore nel suo complesso è infatti il risultato di dinamiche alquanto diversificate. Cerchiamo di riassumerne le caratteristiche delle imprese che hanno archiviato le performance migliori.

La variabile dimensionale sembra influire sull'efficienza delle aziende di TPL. In linea del tutto generale dall'analisi dei dati di bilancio del triennio 2015-17 emerge il recupero delle imprese di grandi dimensioni che migliorano sensibilmente la propria performance: in termini di margini e risultato netto la performance delle grandi imprese nel triennio risulta migliore rispetto alle aziende medio-piccole. Il costo del lavoro delle grandi imprese risulta stabilmente superiore rispetto a quello delle piccole imprese, in tutto il periodo e nei diversi quartili esaminati. Inoltre, le maggiori dimensioni sembrano garantire una migliore tenuta degli investimenti. L'incidenza degli ammortamenti sul valore della produzione aumenta per le imprese maggiori (da 6,1% a 6,7%) mentre le imprese medio-piccole registrano maggiore stabilità. Gli investimenti delle imprese maggiori sono molto elevati nel 2015 e nel 2016. Parallelamente crescono le immobilizzazioni materiali delle imprese più grandi.

Nel triennio d'analisi permangono le forti differenze tra Centro-Nord e Sud, che caratterizzano anche gli altri Servizi Pubblici Locali. Tutti gli indicatori evidenziano le difficoltà delle imprese localizzate nelle regioni del Sud. L'incidenza del costo del lavoro sul valore della produzione è sensibilmente più elevata, il valore della produzione per addetto inferiore. La contenuta incidenza degli ammortamenti consente, tuttavia, alle aziende di registrare margini e risultati discreti. Sul fronte degli investimenti si evidenziano flussi molto contenuti.

Le imprese sono state suddivise in base alla modalità di trasporto utilizzata in imprese gomma, imprese ferro e imprese miste. Nel triennio le imprese ferro registrano le

performance migliori: riducono l'incidenza del costo del lavoro, migliorano i margini, il risultato netto, il ROE e il ROI. Sul fronte degli investimenti nel 2017 le imprese ferro registrano una crescita importante.

Infine, l'analisi per tipologia di modalità di trasporto utilizzato conferma la significativa eterogeneità delle caratteristiche strutturali del servizio di trasporto locale ma evidenzia anche i significativi miglioramenti della performance delle imprese che erogano solo servizio urbano. Tali imprese tipicamente più *labour intensive*, riducono l'incidenza del costo del lavoro sulla produzione di oltre 5 punti di produzione, di conseguenza migliorano i margini e i risultati. Anche gli indicatori di redditività delle imprese urbane mostrano i maggiori miglioramenti. Sul fronte degli investimenti e della posizione finanziaria sono però le imprese extraurbane quelle che risultano meglio posizionate: per tali imprese aumentano i flussi di spesa in conto capitale con una riduzione della leva finanziaria e della propria esposizione.

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

3.6 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. Purtroppo per una decina di imprese non risulta ancora disponibile il bilancio 2017 nel momento in cui si scrive e pertanto tali imprese sono state escluse dal campione. Sono stati studiati i bilanci di esercizio (non consolidati).

I dati presentati nell'analisi di riferiscono a un campione di 115 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 2013 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, extraurbano, misto;
- modalità di trasporto utilizzata: ferro, gomma, 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; 29 imprese su 115 hanno un fatturato superiore ai 50 milioni di euro, si tratta di grandi imprese.

Tabella 22 - Suddivisione delle imprese per dimensione, valore della produzione (2017)

Dimensione valore della produzione	Numero di imprese	Valore della produzione (EUR '000)
Meno di 10 mln - piccole imprese	27	156290
Fra 10 e 50 mln - medie imprese	59	1.483.226
Più di 50 mln - grandi imprese	29	5.476.044
Totale	115	7.115.560

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 22, che però presentano un valore della produzione significativo, pari a circa 1,8 miliardi di euro (che corrisponde al 26% del totale) suggerendo una maggiore grandezza media delle imprese nelle regioni del Centro.

Tabella 23 - Suddivisione delle imprese per area geografica, valore della produzione (2017)

Area geografica	Numero di imprese	Valore della produzione (EUR '000)
Nord-Ovest	36	2.566.186
Nord-Est	24	1.565.882
Centro	22	1.857.090
Sud	33	1.126.402
Totale	115	7.115.560

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, extraurbano o misto. Come è possibile notare, più della metà del campione svolge sia trasporto urbano che extraurbano (impresa mista).

Tabella 24 - Suddivisione delle aziende per servizio effettuato, valore della produzione (2017)

Dimensione della città	Numero di imprese	Valore della produzione (EUR '000)
EXTRA-URBANO	23	963.644
MISTO	68	5.664.108
URBANO	24	487.808
Totale	115	7.115.560

Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Tabella 25 - Suddivisione dell'impresa per modalità di trasporto, valore della produzione (2017)

Modalità di trasporto	Numero di imprese	Valore della produzione (EUR '000)
FERRO	7	873.319
GOMMA	91	2.770.223
MISTO	17	3.472.018
Totale	115	7.115.560

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 25 aziende del campione operano, ad esse è da attribuire circa il 65% del valore della produzione complessiva.

Tabella 26 - Suddivisione delle aziende per grandezza delle città, valore della produzione (2017)

Dimensione della città	Numero di imprese	Valore della produzione (EUR '000)
Oltre i 250 mila abitanti	25	4.618.054
Tra i 250 mila e i 100 mila abitanti	29	988.147
Sotto i 100 mila abitanti	61	1.509.359
Totale	115	7.115.560

Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

4 FOCUS SULLE AZIENDE PARTECIPATE NEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

4.1 Le aziende di trasporto pubblico locale partecipate dalle Autonomie Territoriali e Locali

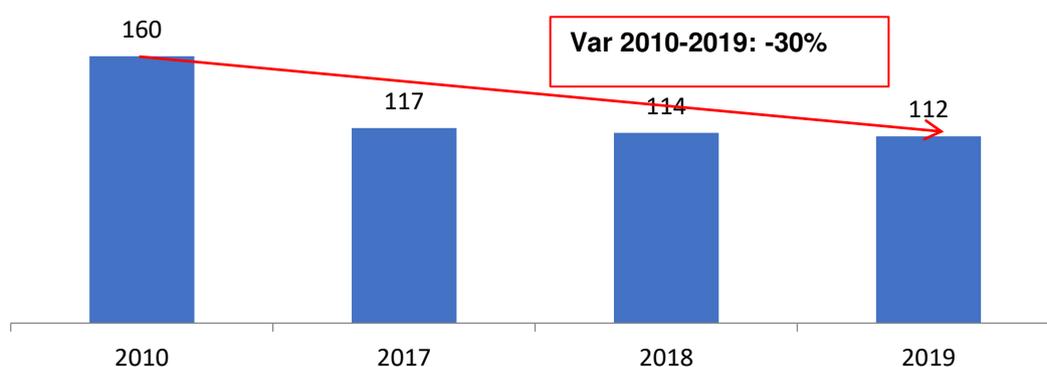
A cura di Emanuele Proia, Elisa Meko.

Il presente capitolo, come ogni anno, contiene un approfondimento sulle **aziende di trasporto pubblico a partecipazione pubblica**.

Nel 2019, le società che svolgono servizi di trasporto pubblico locale partecipate da almeno un'amministrazione regionale e locale risultano 112. All'interno delle 112 aziende considerate è stata inserita anche Trenitalia spa per la parte relativa al trasporto ferroviario regionale.

In linea con quanto si è verificato nell'intero settore, già evidenziato nel primo capitolo, il numero di aziende a partecipazione pubblica che svolge servizio di trasporto pubblico locale è diminuito di altre 2 unità rispetto al 2018 facendo registrare una diminuzione delle aziende pubbliche, dal 2010 ad oggi, del 30% passando da 160 aziende a 112. Tale riduzione è figlia in particolar modo di operazioni societarie tendenti all'aggregazione delle imprese, allo scopo di avere dei soggetti più competitivi per operare in un mercato sempre più concorrenziale non solo sotto il profilo della minimizzazione dei costi della produzione ma anche dell'entità degli investimenti da sostenere.

Grafico 75 - Andamento del numero di partecipate pubbliche nel trasporto pubblico locale (2010-2019; n. e Var. %)



Fonte: elaborazione ASSTRA su dati di bilancio aziendali

Prima di analizzare l'andamento delle aziende partecipate pubbliche è bene riportare la loro **representatività sull'intero settore**.

Tabella 27 – Le aziende partecipate pubbliche rispetto al settore

	Intero settore	Aziende partecipate da Pubbliche Amministrazioni
Numero Aziende	930	112
Numero addetti	124.300	108.670
Passeggeri trasportati	circa 5,4 miliardi	circa 4,88 miliardi
Numero Mezzi	oltre 49.000	oltre 34.500
Chilometri percorsi	circa 1,9 miliardi di bus-km oltre 220 milioni di treni-km	1,77 miliardi di vetture-km comprensive di treni-km
Giro di affari (Fatturato)	circa 12 miliardi di €	oltre 10,2 miliardi di €

Fonte: elaborazione ASSTRA su dati di bilancio aziendali

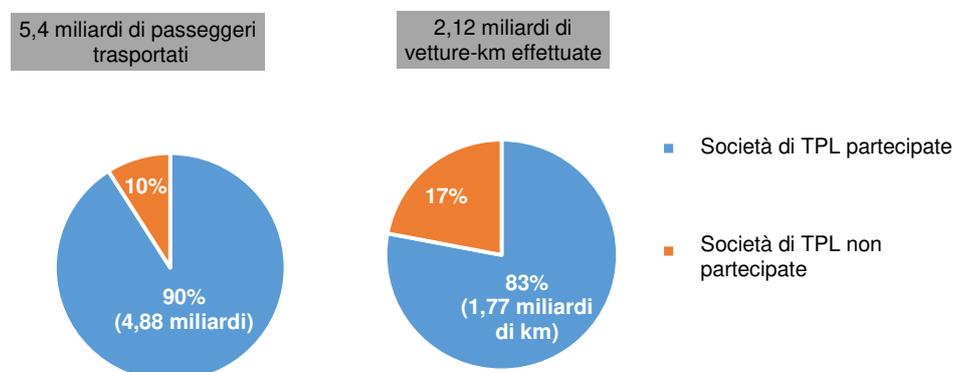
È utile rammentare che, nonostante i servizi di trasporto pubblico locale e regionale siano erogati, come evidenziato nel primo capitolo, da un numero molto elevato di operatori, **la gran parte del servizio offerto viene comunque offerto dalle società a partecipazione pubblica**. Aziende che, pur rappresentando in termini numerici solo il 12% dell'universo settoriale, in termini produttivi svolgono l'83% delle percorrenze totali, trasportano il 90% dei passeggeri, impiegano l'87% degli addetti totali impiegati nel settore producendo l'85% del valore della produzione dell'intero settore.

Tabella 28 – Le società partecipate e il settore del trasporto pubblico locale (Anno 2019)

	Totale complessivo TPL	Società partecipate che svolgono servizi di TPL	Incidenza % società partecipate
Aziende di TPL	930	112	12%

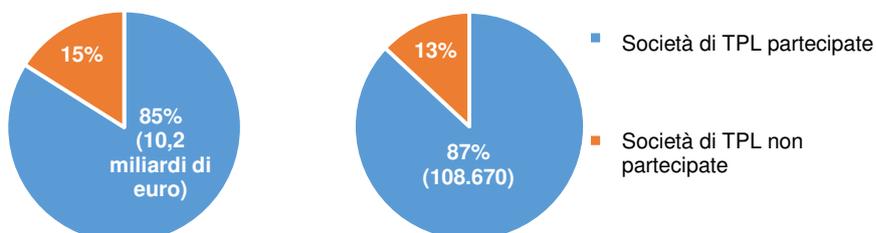
Fonte: elaborazione ASSTRA su dati di bilancio aziendali

Grafico 76 - Peso delle società partecipate sul settore del trasporto pubblico locale – Anno 2017



12 miliardi di euro
Valore della Produzione

124.300 Addetti totali



Fonte: elaborazione ASSTRA su dati di bilancio aziendali

Le Tabelle di seguito restituiscono l'analisi dell'andamento dei principali dati produttivi, attraverso un esame sia a livello medio nazionale che a livello macro-territoriale.

Se si osserva l'evoluzione delle percorrenze negli anni, si nota che, a livello nazionale, tra il 2015 e il 2017 si è registrato un **decremento delle percorrenze (-2%)**, diminuzione verificatasi in media in tutto il territorio italiano ma in misura maggiore nel Nord-Ovest e nel Centro.

Tabella 29 – Evoluzione delle vetture-km nelle aziende di TPL partecipate (numeri indice; anno base 2015=100)

	2015	2016	2017
Nord-Est	100	100,5	101,1
Nord-Ovest	100	95,9	95,8
Centro	100	99,4	97,3
Sud e Isole	100	97,5	98,6
Italia	100	98,4	98,1

Fonte: elaborazione ASSTRA su dati di bilancio aziendali

Il trend risulta in controtendenza rispetto a quanto registrato nel settore nel suo complesso dove tra il 2015 e il 2017 vi è stato un aumento delle percorrenze dell'1,9%. Tale aumento è dovuto però, come visto precedentemente, sostanzialmente all'aumento delle percorrenze in ambito extra-urbano mentre in ambito urbano, anche a livello generale, si è registrata una lieve flessione delle percorrenze. Ciò spiega la diminuzione delle percorrenze nelle aziende partecipate che in maniera più preponderante svolgono servizi urbani rispetto a quelli extraurbani gestiti maggiormente da soggetti privati.

Anche per il 2017 prosegue l'aumento del numero dei passeggeri trasportati attestandosi al +3,1% rispetto al 2015 in Italia; tale crescita si conferma su tutto il

territorio nazionale anche se con un ritmo più sostenuto nel centro e nel Sud e nelle Isole:

- ✓ +4,1% a Nord-Est;
- ✓ +4,9 a Nord Ovest;
- ✓ +1,5% al Centro;
- ✓ +0,2% Sud e Isole.

Tabella 30 – Evoluzione dei passeggeri trasportati nelle aziende di TPL partecipate (numeri indice; anno base 2015=100)

	2015	2016	2017
Nord-Est	100	102,4	104,1
Nord-Ovest	100	101,8	104,9
Centro	100	100,3	101,5
Sud e Isole	100	100,3	100,2
Italia	100	101,3	103,1

Fonte: elaborazione ASSTRA su dati di bilancio aziendali

Nonostante i recenti provvedimenti normativi abbiano previsto nuove risorse per il rinnovo del parco mezzi, come visto nel capitolo 2, la procedura di acquisto centralizzata degli autobus si è dimostrata più lenta di quella condotta in via autonoma comportando pertanto dei ritardi nell'approvvigionamento di nuovi autobus, ciò spiega la sostanziale stabilità del parco mezzi a livello nazionale tra il 2016 e il 2017 con però forti differenziazioni a livello territoriale. Mentre nel Nord-Est, tra il 2015 e il 2017, vi è un aumento del parco mezzi (+2,8%) e nel Nord-Ovest un riposizionamento del parco mezzi ai livelli del 2015, il Centro e il Sud e Isole peggiorano nella loro disponibilità di mezzi per il servizio di TPLR. Anche per il numero di mezzi valgono le considerazioni esposte per l'andamento delle percorrenze, l'aumento nella disponibilità dei mezzi riscontrato a livello generale nel capitolo precedente non è confermato nelle aziende pubbliche in quanto svolgono principalmente servizio urbano dove, anche a livello generale, si è riscontrata una diminuzione del numero di mezzi disponibili.

Tabella 31 – Evoluzione dei mezzi nelle aziende di TPL partecipate (numeri indice; anno base 2015=100)

	2015	2016	2017
Nord-Est	100	101,4	102,8
Nord-Ovest	100	96,2	99,9
Centro	100	97,7	97,4
Sud e Isole	100	98,2	93,2
Italia	100	98,4	98,4

Fonte: elaborazione ASSTRA su dati di bilancio aziendali

Nel 2017 le variazioni sull'organico risultano minime in quanto il processo di ridimensionamento dell'organico avvenuto nel settore TPL nei precedenti anni è stato

già ampiamente applicato. A livello nazionale la diminuzione registrata tra il 2015 e il 2017 è pari a -1,2%.

Tabella 32 – Evoluzione degli addetti nelle aziende di TPL partecipate (numeri indice; anno base 2012=100)

	2015	2016	2017
Nord-Est	100	98,5	99,0
Nord-Ovest	100	99,3	99,3
Centro	100	99,2	98,6
Sud e Isole	100	98,3	98,0
Italia	100	98,9	98,8

Fonte: elaborazione ASSTRA su dati di bilancio aziendali

Le Tabelle di seguito restituiscono una serie di indici economici di produttività delle aziende di trasporto pubblico locale partecipate suddivise per ripartizione territoriale e per grandezza dell'azienda. Dall'osservazione dell'andamento del costo del personale per km si evince un tendenziale aumento del costo unitario dovuto da una parte, come visto precedentemente, al rinnovo contrattuale del 2015 e dall'altra alla contrazione delle percorrenze. Solo le aziende del Sud e delle Isole e le piccole imprese registrano nel triennio una contrazione del costo del personale per km (-2,6%).

L'andamento dei ricavi da traffico per km mostra che dal 2015 si è registrato un progressivo aumento dei ricavi chilometrici a fronte di una sostanziale diminuzione dei contributi chilometrici. Nello specifico, nel triennio, a livello medio nazionale si è registrato un aumento dei ricavi per km dell'8% e una diminuzione del contributo per km pari a -1,8%.

Tabella 33 – Indicatori di efficienza suddivisi per ripartizione territoriale delle aziende di TPL partecipate (2015-2017: valori e percentuali)

Costo personale per km	Italia	Nord-Est	Nord-Ovest	Centro	Sud e Isole
2015	2,63	2,26	2,96	2,54	2,70
2016	2,67	2,31	3,06	2,59	2,69
2017	2,72	2,31	3,06	2,77	2,63
var.% (2015-2017)	3,3%	2,3%	3,4%	9,0%	-2,6%
var.% media annua	1,1%	0,7%	1,1%	2,9%	-0,9%
ricavi da traffico per km	Italia	Nord-Est	Nord-Ovest	Centro	Sud e Isole
2015	1,43	1,63	1,92	1,19	0,86
2016	1,46	1,69	1,94	1,21	0,88
2017	1,54	1,76	1,93	1,37	0,97
var.% (2015-2017)	8,0%	7,8%	0,8%	15,0%	12,8%
var.% media annua	2,6%	2,5%	0,3%	4,8%	4,1%
Contributo per km	Italia	Nord-Est	Nord-Ovest	Centro	Sud e Isole
2015	2,72	2,44	2,68	2,96	2,67
2016	2,66	2,43	2,41	2,93	2,84
2017	2,67	2,42	2,40	3,09	2,73
var.% (2015-2017)	-1,8%	-1,0%	-10,4%	4,5%	2,3%
var.% media annua	-0,6%	-0,3%	-3,6%	1,5%	0,8%

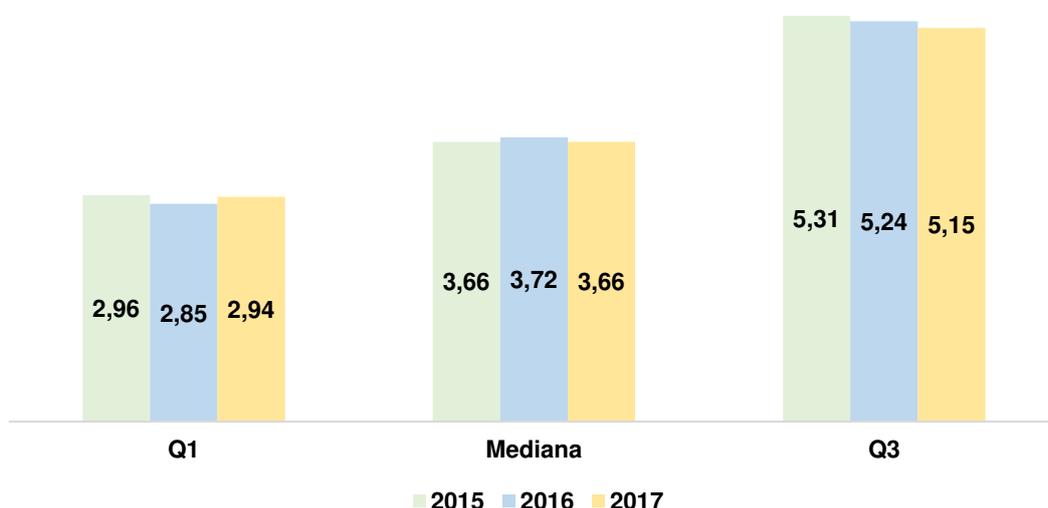
Tabella 34 – Indicatori di efficienza suddivisi per grandezza dell'impresa delle aziende di TPL partecipate (2015-2017: valori e percentuali)

Costo personale per km	Totale	grandi imprese	medie imprese	piccole imprese
2015	2,63	2,73	2,03	3,13
2016	2,67	2,78	2,08	3,22
2017	2,72	2,86	2,03	3,01
var.% (2015-2017)	3%	5%	0%	-4%
var.% media annua	1,1%	1,5%	0,0%	-1,3%
ricavi da traffico per km	Italia	grandi imprese	medie imprese	piccole imprese
2015	1,43	n.d.	1,02	1,08
2016	1,46	n.d.	1,04	1,15
2017	1,54	1,64	1,04	1,17
var.% (2015-2017)	8,0%		2,7%	8,2%
var.% media annua	2,6%		0,9%	2,7%
Contributo per km	Totale	grandi imprese	medie imprese	piccole imprese
2015	2,72	2,83	2,08	2,50
2016	2,66	2,77	2,08	2,48
2017	2,67	2,80	2,03	2,35
var.% (2015-2017)	-1,8%	-1,0%	-2,6%	-5,8%
var.% media annua	-0,6%	-0,3%	-0,9%	-2,0%

Fonte: elaborazione ASSTRA su dati di bilancio aziendali

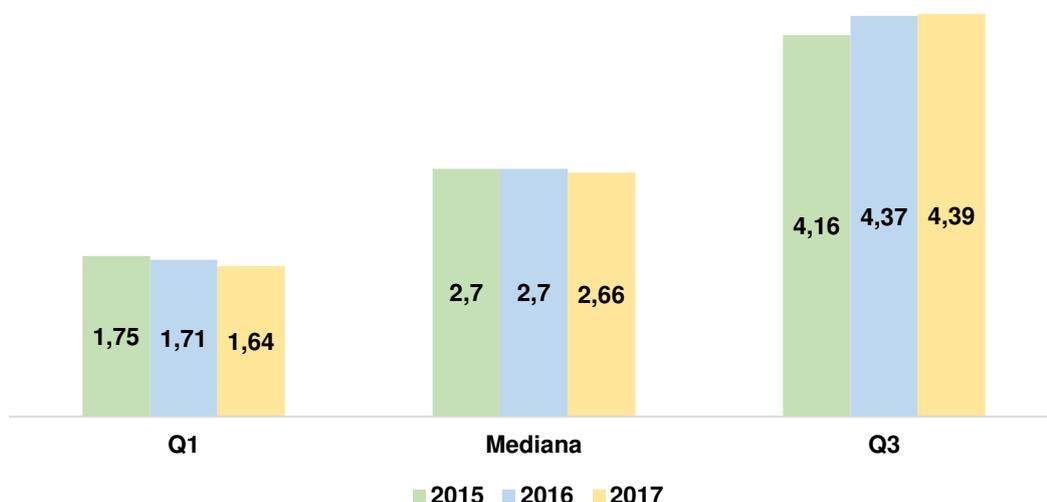
I grafici seguenti restituiscono i costi operativi unitari delle aziende partecipate nel trasporto pubblico locale, nello specifico i costi operativi per km e per passeggero. Con la finalità di rendere maggiormente omogeneo lo studio e l'analisi tra i campioni di aziende confrontabile si riportano i risultati ottenuti al 25°, al 50° (mediana) e al 75° percentile in modo da fornire maggiori informazioni sull'indicatore rispetto alla semplice media aritmetica. Sia a livello mediano che al 25° e 75° percentile ciò che è evidente è una riduzione nel triennio di analisi (2015-2017) del costo unitario sia per vettura km che per passeggero. Il valore mediano del costo operativo è di 3,66€ per km e di 2,66€ per passeggero km. Il costo operativo per vettura km è 2,94€ al 25° percentile e 5,15€ al 75° percentile mentre per passeggero va da 1,64€ al 25° a 4,39€ al 75°.

Grafico 77 - Costi operativi per vettura km delle aziende di TPL partecipate (2015-2017, Euro)



Fonte: elaborazione ASSTRA su dati di bilancio aziendali

Grafico 78 - Costi operativi per passeggero delle aziende di TPL partecipate (2015-2017, Euro)



Fonte: elaborazione ASSTRA su dati di bilancio aziendali

Suddividendo il campione in diversi cluster (per ripartizione territoriale e per dimensione dell'impresa) è possibile analizzare la variabilità dovuta alle diverse specificità delle imprese.

Il servizio urbano risulta il servizio con il costo unitario per vettura km più alto (4,59€), servizio che risente maggiormente della bassa velocità commerciale, in aumento rispetto agli anni precedenti. Per il servizio extra-urbano e misto invece il costo è in diminuzione e il valore mediano è pari a 2,96€ per il servizio extra-urbano e 3,43€ per il servizio misto. A livello mediano invece il costo operativo per passeggero più alto si riscontra nel servizio extra-urbano (4,98€), in forte aumento nel 2017, seguito dal servizio misto (4,59€) e dal servizio urbano (3,03€).

Tabella 35 – Costi operativi unitari delle aziende di TPL partecipate per tipologia di servizio (2015-2017, valori mediani, Euro)

Servizio urbano	2015	2016	2017
Costo operativo per vettura km	4,48	4,50	4,59
Costo operativo per passeggero	2,68	2,69	3,03
Servizio misto	2015	2016	2017
Costo operativo per vettura km	3,51	3,54	3,43
Costo operativo per passeggero	4,48	4,50	4,59
Servizio extra-urbano	2015	2016	2017
Costo operativo per vettura km	3,15	3,22	2,96
Costo operativo per passeggero	3,66	3,61	4,98

L'analisi per dimensione d'impresa mostra un valore mediano del costo operativo per vettura km in diminuzione negli anni. L'indicatore risulta più alto nelle grandi imprese (4,50€) e più basso nelle medie imprese (2,98€). Contrariamente al costo per vettura

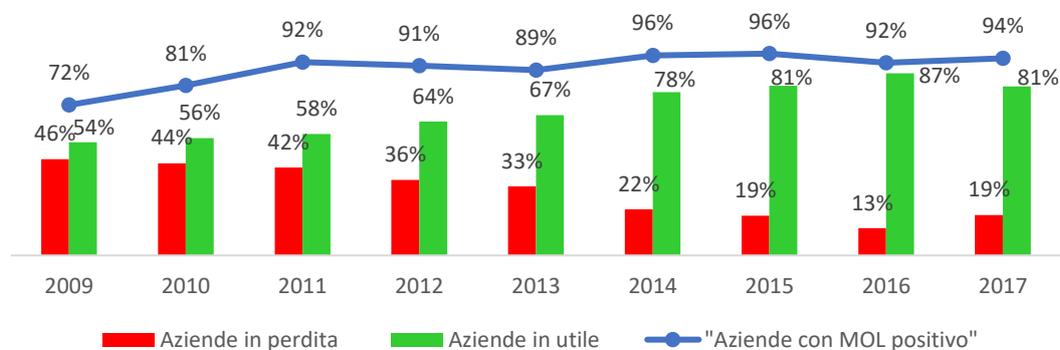
km, il costo per passeggero risulta invece più basso nelle grandi aziende (3,03€) e più alto nelle piccole (3,43€).

Tabella 36 – Costi operativi unitari delle aziende di TPL partecipate per dimensione d'impresa (2015-2017, valori mediani, Euro)

Meno di 10 mln - piccole imprese	2015	2016	2017
Costo operativo per vettura km	3,88	3,75	3,76
Costo operativo per passeggero	3,16	3,45	3,43
Fra 10 e 50 mln - medie imprese	2015	2016	2017
Costo operativo per vettura km	3,14	3,14	2,98
Costo operativo per passeggero	2,70	2,71	2,66
Più di 50 mln - grandi imprese	2015	2016	2017
Costo operativo per vettura km	4,65	4,55	4,50
Costo operativo per passeggero	2,20	2,19	1,88

Negli ultimi anni le aziende a partecipazione pubblica, nonostante diverse criticità industriali e finanziarie, hanno saputo migliorarsi. Delle società che svolgono servizio di TPLR l'81% chiude il bilancio in utile contro un 54% registrato nel 2009.

Grafico 79 - Evoluzione risultato di esercizio delle aziende partecipate pubbliche nel trasporto pubblico locale (2009-2017; % aziende)



Fonte: elaborazione ASSTRA su dati di bilancio aziendali

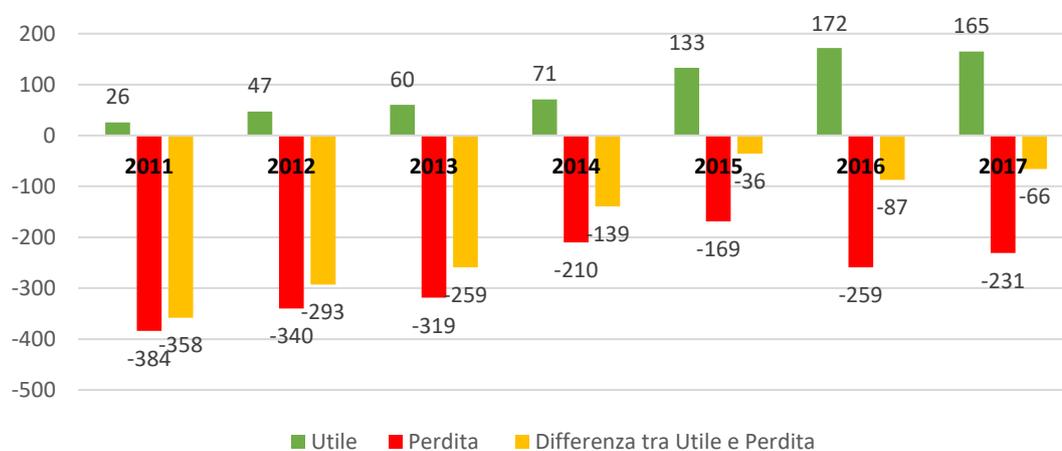
Delle 20 aziende che chiudono in perdita, il 65% (13 aziende) registra un margine operativo lordo (MOL) positivo e 3 di queste un EBIT positivo.

Tabella 37 – Situazione delle società in utile/perdita (Anno 2017; valori assoluti e %)

Anno 2017	Valore assoluto	Valore percentuale
Numero società in utile	84	81%
Numero società in perdita	20	19%
<i>di cui con MOL positivo</i>	13	
<i>di cui con EBIT positivo</i>	3	

Fonte: elaborazione ASSTRA su dati di bilancio aziendali

Grafico 80 - Evoluzione delle perdite (2011-2017; valori in milioni di €)



Fonte: elaborazione ASSTRA su dati di bilancio aziendali

Tabella 38 – Ripartizione regionale delle aziende a partecipazione pubblica per risultato di esercizio (confronto 2012-2017)

Regione	Aziende in utile al 31/12/2012	Aziende in utile al 31/12/2015	Aziende in utile al 31/12/2016	Aziende in utile al 31/12/2017	Totale utile al 31/12/2012	Totale utile al 31/12/2015	Totale utile al 31/12/2016	Totale utile al 31/12/2017	Aziende in perdita al 31/12/2012	Aziende in perdita al 31/12/2015	Aziende in perdita al 31/12/2016	Aziende in perdita al 31/12/2017	Totale perdita al 31/12/2012	Totale perdita al 31/12/2015	Totale perdita al 31/12/2016	Totale perdita al 31/12/2017	Differenza tra utile e perdita 2012	Differenza tra utile e perdita 2015	Differenza tra utile e perdita 2016	Differenza tra utile e perdita 2017
Abruzzo	2	2	1	1	15.620	22.341	697.614	197.022	2		1	1	-5.692.752		-209.959	-1.775.802	-5.677.132	22.341	487.655	-1.578.780
Calabria		2	3	3		233.345	170.163	15.501	8	4	3	3	-6.076.145	-2.291.791	-2.895.389	-2.867.438	-6.076.145	-2.058.446	-2.725.226	-2.851.937
Campania	4	4	5	2	3.626.741	676.815	31.585.637	33.723.060	4	4	2	3	-58.396.577	-62.956.247	-36.321.898	-4.590.558	-54.769.836	-62.279.432	-4.736.261	29.132.502
Emilia - Romagna	3	4	4	4	835.731	13.637.749	11.440.079	14.407.612	3		0	0	-14.525.979		0	0	-13.690.248	13.637.749	11.440.079	14.407.612
Friuli - Venezia Giulia	4	5	5	5	13.484.231	33.647.415	27.040.663	21.922.659			0	0			0	0	13.484.231	33.647.415	27.040.663	21.922.659
Lazio	4	5	5	2	829.687	8.872.094	12.292.924	19.286.570	2	1	1	3	-182.722.285	-79.194.384	-212.710.208	-121.044.016	-181.892.598	-70.322.290	-200.417.284	-101.757.446
Liguria	2	5	4	4	2.151.479	2.845.799	1.590.754	1.299.748	3		1	1	-11.852.620		-637.307	-1.420.525	-9.701.141	2.845.799	953.447	-120.777
Lombardia	12	15	15	15	5.771.211	46.946.469	38.233.979	34.585.682	4	2	2	1	-4.494.263	-10.297.897	-4.473.434	-2.894.845	1.276.948	36.648.572	33.760.545	31.690.837
Marche	6	6	5	7	1.189.540	2.210.391	1.620.957	2.611.888	1	1	2	0	-615.274	-205.312	-764.654	0	574.266	2.005.079	856.303	2.611.888
Piemonte	6	7	7	5	6.537.602	2.181.966	2.840.003	2.683.655	3	3	2	4	-7.321.086	-1.523.116	-612.569	-36.089.994	-783.484	658.850	2.227.434	-33.406.339
Puglia	7	9	11	10	3.484.674	5.354.180	8.038.184	12.853.319	5	3	1	2	-6.426.890	-1.561.197	-123.357	-197.266	-2.942.216	3.792.983	7.914.827	12.656.053
Sardegna	4	5	5	3	692.817	4.716.354	13.853.232	1.139.414			0	1			0	-9.398.476	692.817	4.716.354	13.853.232	-8.259.062
Sicilia	3	4	6	2	282.292	346.881	966.022	1.479.970	1	2	0	1	-9.409.388	-9.608.414	0	-50.645.155	-9.127.096	-9.261.533	966.022	-49.165.185
Toscana	6	7	8	8	6.460.344	3.446.004	6.668.590	6.318.551	3	1	0	0	-3.909.153	-182.295	0	0	2.551.191	3.263.709	6.668.590	6.318.551
Trentino - Alto Adige	3	2	2	2	429.640	227.891	771.187	348.560			0	0			0	0	429.640	227.891	771.187	348.560
Umbria		2	1	1		313.904	418.339	161.873	2		0	0	-8.087.508		0	0	-8.087.508	313.904	418.339	161.873
Veneto	7	10	11	10	1.211.762	7.704.141	13.388.310	11.841.793	4	1	0	0	-20.775.078	-1.187.905	0	0	-19.563.316	6.516.236	13.388.310	11.841.793
Totale	73	94	98	84	47.003.371	133.383.739	171.616.637	164.876.877	45	22	15	20	-340.304.998	-169.008.558	-258.748.775	-230.924.075	-293.301.627	-35.624.819	-87.132.138	-66.047.198

Fonte: elaborazione ASSTRA su dati di bilancio aziendali

4.2 Partecipate comunali nel settore del trasporto pubblico locale

A cura di Laura Chiodini, Larysa Minzyuk.

4.2.1 Rilevanza del fenomeno delle partecipate comunali e contesto di riferimento

Per il terzo anno IFEL rileva i dati sulle partecipate comunali nel settore del trasporto pubblico locale. Come già ampiamente evidenziato nelle pubblicazioni precedenti⁶, il ricorso a forme societarie diversificate per l'esercizio di attività da svolgere per conto dei comuni nell'interesse delle comunità di riferimento è un fenomeno molto diffuso in Italia. Il mondo delle partecipate comunali è complesso sia per la numerosità degli operatori sia per le modalità di partecipazione oltre che per la tipologia di attività svolte dalle aziende partecipate. L'analisi qui condotta sulle partecipate comunali nel settore del trasporto pubblico locale ne sono una conferma.

Questo capitolo fornisce una rappresentazione sintetica del settore delle partecipate comunali nel TPL. In particolare, dopo una breve descrizione dei dati si procede con l'analisi degli aspetti salienti degli schemi partecipativi a cui ricorrono i comuni in funzione della loro dimensione e localizzazione geografica. Nella seconda parte del capitolo l'analisi si focalizza sugli aspetti economico-patrimoniali delle aziende di trasporto partecipate da uno o più comuni. Infine, le informazioni di natura economico-patrimoniale vengono combinate al fine di fornire una stima dell'impatto dei criteri previsti dal decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175 e, in particolare, dall'art. 20, comma 2, ai fini della razionalizzazione periodica delle società a partecipazione pubblica.

4.2.2 Descrizione dei dati ed aspetti metodologici

I dati sulle partecipazioni comunali utilizzati per le elaborazioni e le analisi del presente capitolo sono estratte dalla banca dati CERVED PA 2018. L'individuazione dell'insieme delle partecipate che operano nel settore del trasporto è stata possibile attraverso il confronto tra l'elenco delle aziende di trasporto - reso disponibile da ASSTRA - e la banca dati CERVED PA 2018. In tal modo sono state individuate 90 società, che operano nel settore di trasporto, nelle quali, nel 2018, uno o più comuni detenevano partecipazioni.

Infine, l'analisi economico-patrimoniale è stata effettuata per le aziende partecipate sulla base dei dati di bilancio 2017, questi ultimi resi disponibili da ASSTRA. Per la costruzione di alcuni indicatori sono stati utilizzati dati di bilancio relativi ad esercizi precedenti.

4.2.3 Schemi partecipativi e struttura del settore dal lato delle aziende

Le partecipate comunali nel settore del trasporto pubblico locale nel 2018 sono 90, circa il 10% del totale delle aziende operanti nel settore di trasporto. Per partecipata si intende una società verso la quale un ente locale esercita diritti e doveri in base alla quota di partecipazione detenuta.

Nonostante il numero esiguo delle aziende partecipate comunali in confronto al totale dei trasportisti che operano in Italia, il loro impatto sul settore è piuttosto rilevante (Tabella 39). Considerando i dati di bilancio 2017, tali partecipate impiegano il 49% degli addetti/

⁶ Cfr. Capitolo 4 "Le aziende partecipate nel trasporto pubblico locale". A questo stesso capitolo si rimanda per l'analisi del significato di partecipazione e della modalità, diretta ed indiretta, con cui questa si può manifestare.

dipendenti del settore e trasportano il 63% dei passeggeri. Il fatturato delle partecipate comunali incide sul totale per il 43%. Tra le partecipate comunali, incidono maggiormente su tutti gli indicatori qui presentati le aziende a totale partecipazione comunale.

Tabella 39 – Le partecipate comunali rispetto settore, dati di bilancio 2017

Indicatore	Settore	Partecipate comunali (A)	Incidenza % A	Partecipate comunali al 100% comunali (B)	Incidenza % B
<i>Numero aziende</i>	930	90*	10%	30	3%
<i>Numero addetti/dipendenti</i>	124.300	61.013	49%	37.121	30%
<i>Passeggeri trasportati (mln)</i>	5.400	3.379	63%	2.300	43%
<i>Numero mezzi</i>	49.000	25.067	51%	10.726	22%
<i>Chilometri percorsi (mln)</i>	1.900	1.009	53%	491	26%
<i>Fatturato (mln euro)</i>	Circa 12.000	5.161	43%	2.726	23%

**I dati di bilancio 2017 sono disponibili per 81 società partecipate*

Fonte: elaborazione IFEL su dati ASSTRA, CERVED 2018 e bilanci aziendali

Le partecipazioni comunali, dirette ed indirette, nelle 90 aziende di trasporto nel 2018 sono pari a 2.396 (3.311 nel 94 aziende nel 2017). Per partecipazione in questo caso si intende il numero di “rapporti” che un comune ha con le sue aziende partecipate nel settore TPL. Tali rapporti possono essere diretti e/o indiretti; in questo secondo caso le partecipazioni sono detenute tramite un’azienda a sua volta partecipata.

La partecipazione comunale nella stessa azienda può essere anche multipla, cioè effettuata attraverso qualche combinazione tra la partecipazione diretta e indiretta o attraverso partecipazioni indirette. Infatti, se si conteggiano tutte le partecipazioni multiple il numero complessivo delle partecipazioni comunali è pari a 2.652.

Il numero dei comuni che detengono almeno una partecipazione in un’azienda di trasporto è pari a 1.600.

Come si evince dai suddetti valori, il mondo delle partecipate comunali nel settore TPL è caratterizzato dall’elevato numero delle partecipazioni comunali, dei comuni partecipanti e delle aziende partecipate. Tuttavia, il numero degli operatori (aziende e comuni) e quello delle partecipazioni non hanno una distribuzione omogenea sul territorio nazionale (Tabella 40).

Tabella 40 – Le partecipate e le partecipazioni comunali (intra ed extraregionali) nel TPL*

<i>Regione</i>	<i>N. partecipate</i>	<i>N. partecipazioni comunali (incluse multiple)</i>	<i>N. partecipazioni comunali</i>	<i>N. partecipazioni intraregionali</i>	<i>N. partecipazioni extraregionali</i>
<i>Piemonte</i>	9	510	510	510	-
<i>Lombardia</i>	15	269	267	264	3
<i>Trentino-Alto Adige</i>	2	90	90	90	-
<i>Veneto</i>	8	262	223	163	60
<i>Friuli-Venezia Giulia</i>	4	141	123	123	-
<i>Liguria</i>	5	326	324	106	218
<i>Emilia-Romagna</i>	6	131	125	124	1
<i>Toscana</i>	6	675	488	488	-
<i>Umbria</i>	1	2	2	2	-
<i>Marche</i>	8	169	168	168	-
<i>Lazio</i>	3	3	3	3	-
<i>Abruzzo</i>	1	1	1	1	-
<i>Campania</i>	3	3	3	3	-
<i>Puglia</i>	10	33	32	32	-
<i>Calabria</i>	5	32	32	32	-
<i>Sicilia</i>	3	3	3	3	-
<i>Sardegna</i>	1	2	2	2	-
Totale	90	2.652	2.396	2.114	282

* Ai fini della presente analisi, le società partecipate sono conteggiate nella regione della sede legale

Fonte: Elaborazioni IFEL su banca dati CERVED PA 2018

Osservando la Tabella 40, risulta evidente che le aziende partecipate, ad esclusione di Puglia e Calabria, e le partecipazioni comunali sono maggiormente presenti nelle regioni del Nord. Il fenomeno delle partecipazioni extraregionali sembra non essere rilevante tranne che per le 5 aziende TPL della Liguria (su 324 partecipazioni non multiple, 218 sono detenute da comuni appartenenti ad altre regioni).

Ogni azienda è partecipata in media da 27 comuni; tale rapporto è molto più basso in Calabria, Puglia, Sardegna e Umbria, mentre è pari a 1 tra le aziende del Lazio, della Campania e della Sicilia. Il valore medio più alto delle partecipazioni comunali per azienda si registra in Toscana, dove per le 6 società di trasporto sono state rilevate ben 675 partecipazioni, non multiple.

Nella Tabella 41 sono rappresentate le partecipazioni comunali nelle aziende TPL, distinguendo per la modalità di partecipazione e per le tre macro aree del paese. Si osserva che nel 2018, il numero delle partecipazioni dirette, diversamente dagli anni precedenti, è superiore al numero delle partecipazioni indirette.

Tabella 41 – Le partecipazioni comunali (dirette ed indirette) nel TPL, per macro aree

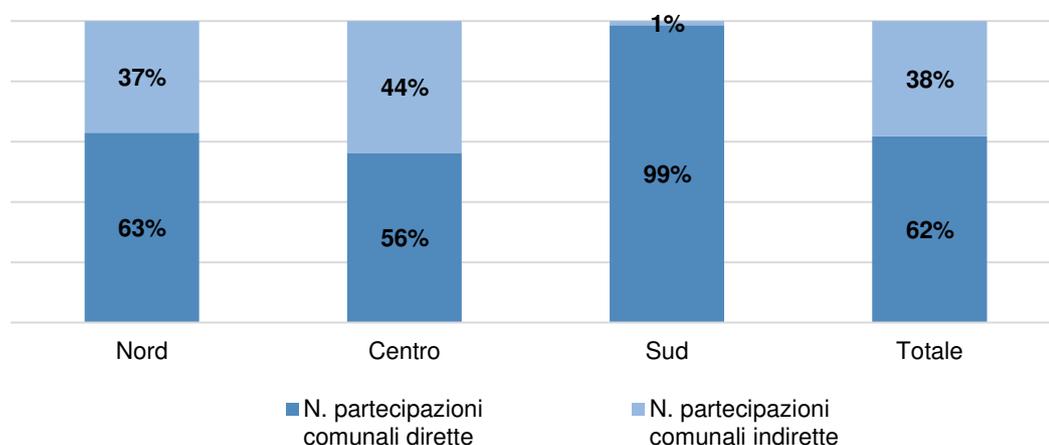
<i>Macro area</i>	<i>N. partecipate</i>	<i>N. partecipazioni dirette</i>	<i>N. partecipazioni indirette</i>
<i>Nord</i>	49	1.088	641
<i>Centro</i>	18	478	371
<i>Sud</i>	23	73	1
<i>Totale</i>	90	1.639	1.013

Fonte: Elaborazioni IFEL su banca dati CERVED PA 2018

Il Grafico 81 illustra meglio la composizione delle partecipazioni comunali (dirette e indirette) nelle partecipate distribuite tra le tre macro aree del paese.

La diminuzione delle partecipazioni indirette nel 2018 è un risultato di grande rilevanza, in quanto la proliferazione registrata nel passato rendeva il fenomeno delle partecipazioni comunali poco trasparente. Naturalmente, il dato meramente quantitativo non è sufficiente a valutare il significato di questa dinamica.

Grafico 81 - La composizione delle partecipazioni comunali (dirette e indirette) nel TPL, per macro aree



Fonte: Elaborazioni IFEL su banca dati CERVED PA 2018

4.2.3.1 Schemi partecipativi e grado di controllo

Il fenomeno delle partecipazioni nel settore TPL è interessante descrivere legando le modalità e l'intensità di partecipazione al grado di controllo comunale. A tal fine le 90 aziende di trasporto sono state suddivise in quattro gruppi, in base alle quote cumulative di partecipazione comunale⁷:

⁷ Si fa qui riferimento alla quota cumulata di partecipazioni comunali all'interno della singola società. Tale indicatore potrebbe essere fuorviante qualora il controllo fosse attribuito a più comuni che singolarmente detengono quote molto limitate di partecipazione e sono pertanto impossibilitati ad esercitare il controllo o un'influenza dominante. Tuttavia, nel settore oggetto di analisi, non sono stati riscontrati casi del genere.

- società totalmente controllate, nelle quali i comuni, congiuntamente o singolarmente, detengono il 100% del capitale sociale;
- società controllate nelle quali i comuni detengono tra il 50% ed il 99% del capitale sociale, con il presupposto che tale maggioranza consenta di indirizzare le scelte e controllare i risultati della gestione;
- società collegate nelle quali i comuni detengono tra il 20% ed il 49% del capitale;
- società in cui la partecipazione comunale cumulata è inferiore al 20% del capitale.

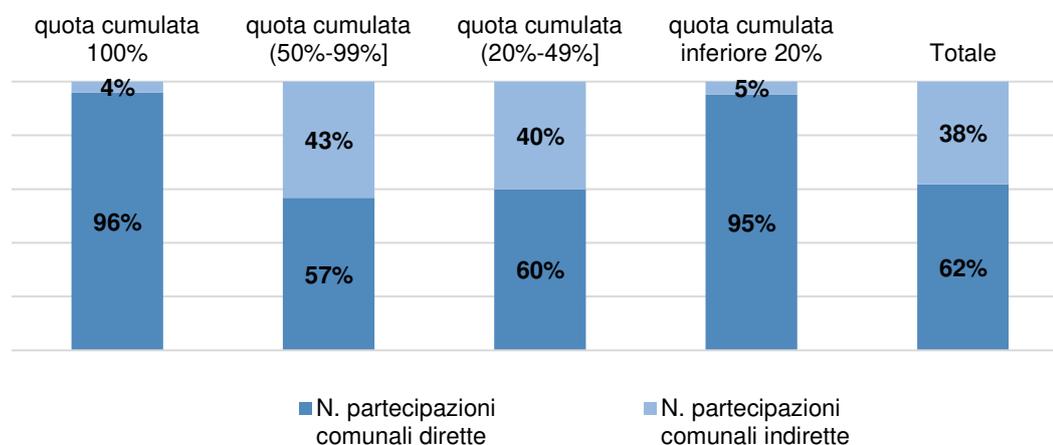
Tabella 42 – Le partecipazioni comunali (dirette ed indirette) nel TPL, per grado di controllo

<i>Quota cumulata di partecipazioni comunali</i>	<i>N. parteciate comunali</i>	<i>N. partecipazioni comunali dirette</i>	<i>N. partecipazioni comunali indirette</i>
<i>quota cumulata 100%</i>	30	94	4
<i>quota cumulata (50%-99%]</i>	27	657	500
<i>quota cumulata (20%-49%]</i>	25	751	502
<i>quota cumulata inferiore 20%</i>	8	137	7
Totale	90	1.639	1.013

Fonte: Elaborazioni IFEL su banca dati CERVED PA 2018

La Tabella 42 riporta le numerosità delle partecipate e delle partecipazioni secondo il grado di controllo comunale. Si osserva che le partecipazioni indirette sono distribuite tra le partecipate dove i comuni esercitano il controllo (50%-99%] e tra quelle collegate (20%-49%]. Il Grafico 82 mostra la composizione delle partecipazioni comunali (dirette e indirette) per ogni intervallo di controllo comunale cumulato. Nel 2018, in media, le partecipazioni indirette costituiscono circa il 38% del totale delle partecipazioni comunali, concentrate nelle società controllate e collegate, mentre sono del tutto residuali tra le 30 società a totale controllo comunale⁸ (soltanto il 4%).

Grafico 82 - La composizione delle partecipazioni comunali nel TPL, per grado di controllo



Fonte: Elaborazioni IFEL su banca dati CERVED PA 2018

⁸ Tra le 30 partecipate a totale controllo comunale 25 sono al 100% partecipate da un solo comune.

4.2.3.2 Schemi partecipativi e struttura del settore dal lato dei comuni

In questo paragrafo si analizza il fenomeno dal lato dei comuni con lo scopo di ricercare possibili legami tra le modalità di partecipazione e alcune principali caratteristiche degli enti locali.

Guardando al numero di partecipazioni (Tabella 43), ogni comune in media partecipa a 1,66 aziende del TPL. Tale indicatore raggiunge valori rispettivamente pari a 4,38 e 3,78 nelle regioni Friuli-Venezia Giulia e Toscana, mentre è prossimo a 1 per i comuni del Trentino-Alto Adige, del Lazio e in generale per tutti i comuni del Sud.

Tabella 43 – Le partecipazioni comunali nel TPL, per regione

<i>Regione</i>	<i>N. comuni partecipanti</i>	<i>N. partecipazioni</i>	<i>N. medio partecipazioni per comune</i>
<i>Piemonte</i>	507	515	1,02
<i>Lombardia</i>	252	329	1,31
<i>Trentino-Alto Adige</i>	90	90	1,00
<i>Veneto</i>	84	207	2,46
<i>Friuli-Venezia Giulia</i>	50	219	4,38
<i>Liguria</i>	102	110	1,08
<i>Emilia-Romagna</i>	105	179	1,70
<i>Toscana</i>	191	722	3,78
<i>Umbria</i>	33	34	1,03
<i>Marche</i>	112	170	1,52
<i>Lazio</i>	3	3	1,00
<i>Abruzzo</i>	1	1	1,00
<i>Campania</i>	3	3	1,00
<i>Puglia</i>	30	33	1,10
<i>Calabria</i>	32	32	1,00
<i>Sicilia</i>	3	3	1,00
<i>Sardegna</i>	2	2	1,00
<i>Totale</i>	1.600	2.652	1,66

Fonte: Elaborazioni IFEL su banca dati CERVED PA 2018

Quasi tutte le partecipazioni dei comuni umbri sono extraregionali (32 su 34 totali), tale tipologia incide fortemente anche per i comuni del Friuli-Venezia Giulia, della Lombardia, del Veneto, dell'Emilia-Romagna e della Toscana.

Tabella 44 – Le partecipazioni comunali intra e extraregionali nel TPL, per regione

<i>Regione</i>	<i>N. partecipazioni</i>	<i>N. partecipazioni intraregionali</i>	<i>N. partecipazioni extraregionali</i>
<i>Piemonte</i>	515	510	5
<i>Lombardia</i>	327	264	63
<i>Trentino-Alto Adige</i>	90	90	-
<i>Veneto</i>	186	163	23
<i>Friuli-Venezia Giulia</i>	183	123	60
<i>Liguria</i>	108	106	2
<i>Emilia-Romagna</i>	173	124	49
<i>Toscana</i>	535	488	47
<i>Umbria</i>	34	2	32
<i>Marche</i>	169	168	1
<i>Lazio</i>	3	3	-
<i>Abruzzo</i>	1	1	-
<i>Campania</i>	3	3	-
<i>Puglia</i>	32	32	-
<i>Calabria</i>	32	32	-
<i>Sicilia</i>	3	3	-
<i>Sardegna</i>	2	2	-
Totale	2.396	2.114	282

Fonte: Elaborazioni IFEL su banca dati CERVED PA 2018

Se si distingue per la dimensione degli enti locali, non si osservano grandi differenze nell'intensità di partecipazione tra i comuni piccoli e grandi. Fatta eccezione per le due classi demografiche estreme, il numero medio di partecipazioni sembra non essere correlato alla dimensione comunale (Tabella 45).

Tabella 45 – Le partecipazioni comunali nel TPL, per classi demografiche

<i>Classe demografica</i>	<i>N. comuni partecipanti</i>	<i>N. partecipazioni</i>	<i>N. medio partecipazioni per comune</i>
<i>Fino a 1.000 abitanti</i>	389	455	1,17
<i>da 1.001 a 5.000 abitanti</i>	659	1.004	1,52
<i>da 5.001 a 10.000 abitanti</i>	232	479	2,06
<i>da 10.001 a 20.000 abitanti</i>	157	362	2,31
<i>da 20.001 a 60.000 abitanti</i>	100	219	2,19
<i>da 60.001 a 100.000 abitanti</i>	28	50	1,79
<i>da 100.001 a 250.000 abitanti</i>	23	51	2,22
<i>Oltre 250.000 abitanti</i>	12	32	2,67
Totale	1.600	2.652	1,66

Fonte: Elaborazioni IFEL su banca dati CERVED PA 2018

Ciò che distingue i piccoli comuni dai grandi è, come lecito attendersi, il grado di controllo esercitato⁹. La Tabella 46 riporta le numerosità dei comuni distinguendo per classe demografica e grado di controllo. Come si evince dai dati tra i piccoli comuni sono diffuse le partecipazioni infinitesimali, vale a dire le partecipazioni con una quota inferiore al centomillesimo del capitale sociale delle aziende, mentre le partecipazioni di controllo si concentrano tra le partecipazioni dei comuni medio grandi.

Tabella 46 – Il grado di controllo delle partecipate nel TPL, per classi demografiche

<i>Classe demografica</i>	<i>N. comuni</i>	<i>N. comuni che detengono partecipazioni infinitesimali</i>	<i>N. comuni che detengono partecipazioni (50%;99%]</i>	<i>N. comuni che detengono partecipazioni 100%</i>
<i>Fino a 1.000 abitanti</i>	389	166	-	-
<i>da 1.001 a 5.000 abitanti</i>	659	257	-	-
<i>da 5.001 a 10.000 abitanti</i>	232	60	-	-
<i>da 10.001 a 20.000 abitanti</i>	157	45	1	1
<i>da 20.001 a 60.000 abitanti</i>	100	26	9	4
<i>da 60.001 a 100.000 abitanti</i>	28	1	11	6
<i>da 100.001 a 250.000 abitanti</i>	23	-	14	5
<i>Oltre 250.000 abitanti</i>	12	1	12	9
Totale	1.600	556	47	25

Fonte: Elaborazioni IFEL su banca dati CERVED PA 2018

Infine, la Tabella 47 mostra le diverse tipologie di partecipazione riscontrate sul totale di 2.652 partecipazioni:

- a) partecipazione diretta;
- b) partecipazione indirette di primo livello che si effettua attraverso la società partecipate direttamente (tipologia a);
- c) le partecipazioni indirette di secondo livello che si effettua attraverso la società a sua volta partecipata direttamente (tipologia b);
- d) partecipazione multipla
 - i. partecipazione diretta (tipologia a) e partecipazione indiretta di primo livello (tipologia b);
 - ii. partecipazione diretta (tipologia a) e partecipazione indiretta di secondo livello (tipologia c);
 - iii. partecipazione indiretta di primo livello (tipologia b) e partecipazione indiretta di secondo livello (tipologia c).

⁹ In questo caso il grado di controllo è inteso come la quota di partecipazione di ogni singolo comune e non cumulativamente come nell'analisi precedentemente condotta.

Tabella 47 – Le modalità di partecipazione comunale nel TPL, per classi demografiche

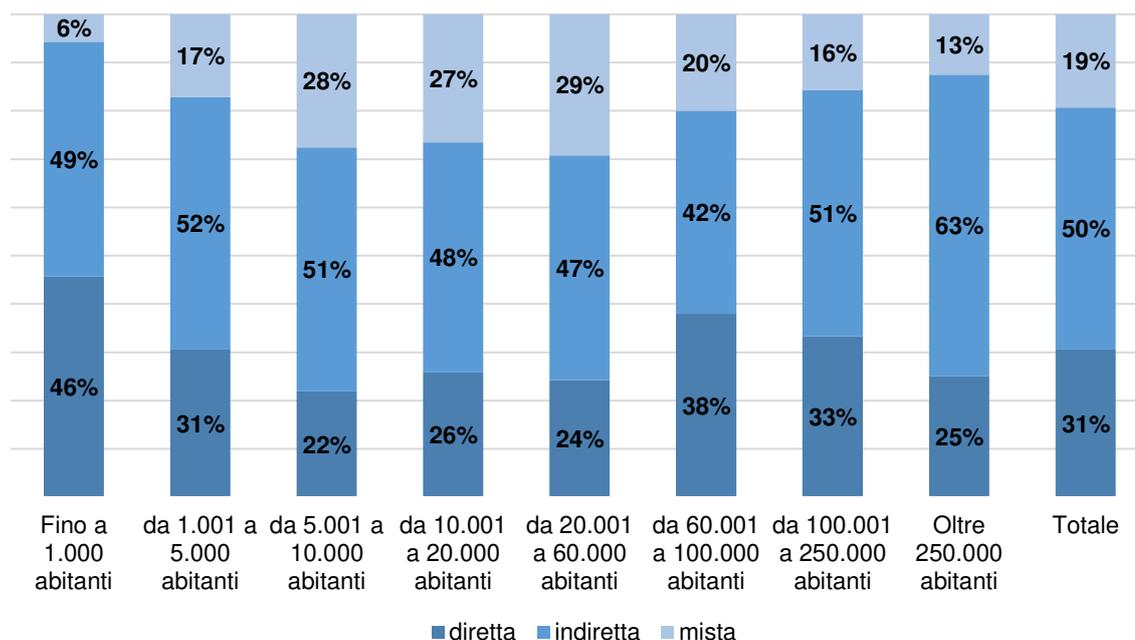
<i>Classi demografiche</i>	<i>diretta</i>	<i>indiretta primo livello</i>	<i>indiretta secondo livello</i>	<i>diretta& indiretta primo livello</i>	<i>diretta& indiretta secondo livello</i>	<i>indiretta primo livello& indiretta secondo livello</i>
<i>Fino a 1.000 abitanti</i>	208	68	153	-	10	16
<i>da 1.001 a 5.000 abitanti</i>	307	210	315	-	60	112
<i>da 5.001 a 10.000 abitanti</i>	105	134	108	-	38	94
<i>da 10.001 a 20.000 abitanti</i>	94	107	65	-	22	74
<i>da 20.001 a 60.000 abitanti</i>	53	54	48	4	22	38
<i>da 60.001 a 100.000 abitanti</i>	19	13	8	-	4	6
<i>da 100.001 a 250.000 abitanti</i>	17	16	10	2	-	6
<i>Oltre 250.000 abitanti</i>	8	11	9	-	-	4
Totale	811	613	716	6	156	350

Fonte: Elaborazioni IFEL su banca dati CERVED PA 2018

Nel grafico 83 le tipologie delle partecipazioni multiple sono aggregate nella categoria partecipazioni miste.

Non si può concludere che le modalità di partecipazione è in quale modo correlata alla dimensionale comunale. L'unica distinzione che emerge tra i comuni piccoli e grandi è il grado di controllo esercitato.

Grafico 83 - La composizione delle partecipazioni comunali (dirette, indirette e miste) nel TPL, per classi demografiche



Fonte: Elaborazioni IFEL su banca dati CERVED PA 2018

4.2.4 Analisi economico-patrimoniale delle partecipate comunali nel TPL

Prima di procedere con l'analisi della situazione economico-patrimoniale delle partecipate comunali nel servizio TPL è utile richiamare alcune precisazioni di carattere metodologico¹⁰. Innanzitutto, si utilizzano i dati di bilancio con riferimento al 2017, ovvero l'esercizio più recente. Per tale esercizio il numero completo di voci di bilancio è disponibile per 81 delle 90 partecipate comunali. Per fornire una stima dell'impatto del D.lgs. 175/2016, e, in particolare, dell'art. 20, comma 2 del predetto decreto sono stati esaminati risultati di esercizi a cominciare dal 2013.

Nonostante l'analisi sia condotta prendendo in considerazione i valori di bilancio di un solo esercizio, essa comunque consente di fornire una rappresentazione della situazione economica delle partecipate e dei potenziali effetti del loro operato sui bilanci dei comuni che detengono quote di partecipazione. Più dettagliatamente, i dati utilizzati per indagare lo stato di salute economico-patrimoniale delle partecipate sono stati il valore della produzione, il costo del personale, il patrimonio netto e il risultato economico dell'esercizio. Tali dati sono stati combinati tra loro e rapportati ad altri valori disponibili, come il numero degli addetti/dipendenti e le quote di partecipazione singolarmente o cumulativamente detenute dai comuni. Per quanto non particolarmente numerose, le grandezze sopra elencate sono sufficienti a disegnare un quadro d'insieme, seppure sintetico, rappresentativo delle dimensioni economiche e patrimoniali delle partecipate comunali.

Tra le 81 partecipate comunali (Tabella 48) 28 sono partecipate totalmente dai comuni (di cui 25 da un solo comune); 26 sono controllate dai comuni; 21 sono da considerare collegate al comparto comunale in quanto la quota cumulativa di partecipazione è superiore al 20%; soltanto 6 società hanno una quota cumulativa di partecipazione comunale inferiore all'8%. Guardando i principali indicatori dei fattori produttivi impiegati (addetti e mezzi di trasporto) e degli output (passeggeri trasportati e chilometri percorsi) le aziende più grandi sembrano concentrarsi tra le partecipate al 100% dai comuni.

Tabella 48 – I principali indicatori operativi delle partecipate comunali nel TPL, per grado di controllo cumulativo comunale

<i>Indicatori</i>	<i>Partecipate comunali</i>	<i>quota cumulata 100%</i>	<i>quota cumulata (50%-99%]</i>	<i>quota cumulata (20%-49%]</i>	<i>quota cumulata inferiore 20%</i>
<i>Numero Aziende</i>	81	28	26	21	6
<i>Numero addetti</i>	61.013	37.121	9.163	11.956	2.774
<i>Passeggeri trasportati (mln)</i>	3.379	2.300	396	556	126
<i>Numero mezzi</i>	25.067	10.726	4.568	8.169	1.604
<i>Chilometri percorsi (mln)</i>	1.009	491	177	287	54
<i>Valore di produzione (mln euro)</i>	5.161	2.726	1.103	1.109	223

Fonte: Elaborazioni IFEL su banca dati CERVED PA 2018 e sui bilanci aziendali 2017

Il totale degli addetti/dipendenti del TPL è pari a 61.013 nel 2017, più della metà di questi è impiegata nelle società a totale controllo comunale (Tabella 49). In media, ogni azienda ha circa 678 addetti/dipendenti. Tale indicatore presenta una accentuata variabilità a seconda

¹⁰ Per un approfondimento della metodologia si rinvia al paragrafo 5.4 della pubblicazione dello scorso anno.

del grado di controllo comunale: 92 addetti tra le partecipate con controllo comunale non superiore al 20% e 1.237 nelle partecipate totalmente comunali (100%).

Tabella 49 – Il numero di addetti/dipendenti e costo del personale nelle partecipate comunali nel TPL, per grado di controllo cumulativo comunale.

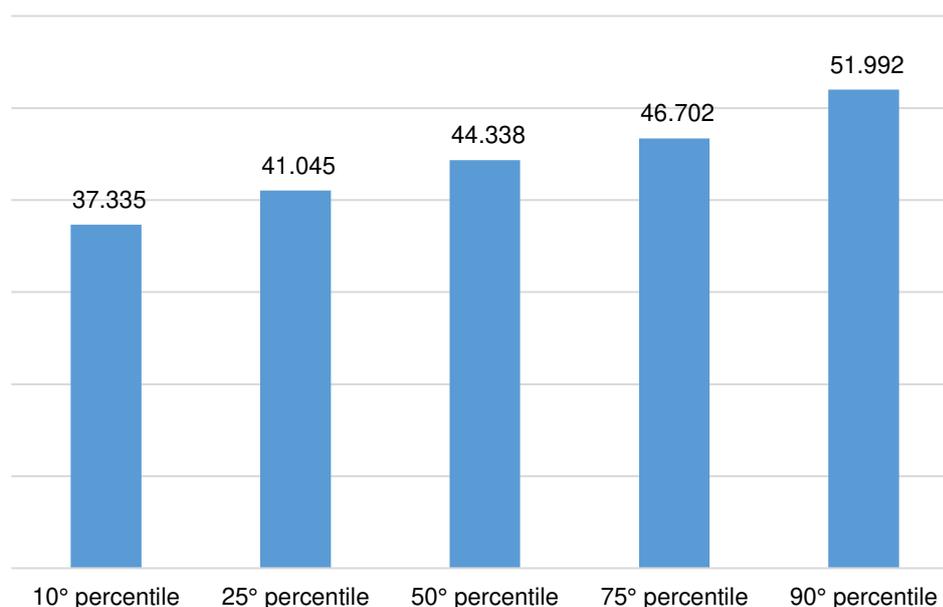
Quota di partecipazione cumulata comunale	N. addetti/dipendenti	Costo del personale (mln euro)	Costo personale per addetto medio
<i>quota cumulata 100%</i>	37.121	1.212	32.651
<i>quota cumulata (50%-99%]</i>	9.163	557	60.776
<i>quota cumulata (20%-49%]</i>	11.956	540	45.196
<i>quota cumulata inferiore 20%</i>	2.774	108	38.898
Totale	61.013	2.417	39.617

Fonte: Elaborazioni IFEL su banca dati CERVED PA 2018 e sui bilanci aziendali 2017

Il costo totale del personale è circa 2.417 mln di euro. Il valore medio del costo del personale per dipendente si aggira tra 32.651 euro nelle partecipate a totale controllo comunale e 60.776 euro per dipendente tra le partecipate controllate.

Il valore molto alto del costo del personale per addetto tra le controllate comunali non deve portare a conclusioni errate. Se si guarda alla distribuzione di tale indicatore senza distinguere per il grado di controllo (Grafico 84), si osserva che per il 90 per cento delle aziende il costo del personale per addetto è inferiore a 51.922 euro e dunque al valore medio riscontrato per le controllate (60.776). Il dato medio di 27 partecipate controllate è dunque fortemente influenzato dai valori elevati di meno di 8 aziende che si collocano oltre 90° percentile della distribuzione.

Grafico 84 - La distribuzione percentilica del costo del personale per addetto



Fonte: Elaborazioni IFEL su banca dati CERVED PA 2018 e sui bilanci aziendali 2017

Il valore di produzione complessivo delle partecipate comunali è pari a circa 5.161 milioni di euro (Tabella 50). Il 53% di tale ammontare è prodotto dalle aziende a totale partecipazione comunale che tuttavia sono caratterizzate dal più basso livello medio di produttività del lavoro: il valore di produzione per addetto è soltanto 73.441 contro 80.222 euro della media nazionale. I livelli di produttività più alti sono osservati per le aziende controllate e quelle collegate (rispettivamente 120.418 e 92.745 euro) che sono anche caratterizzate sia da più alti livelli del costo personale per addetto che da più alti livelli di incidenza del costo di personale sul valore di produzione.

Tabella 50 – Il valore di produzione e l'incidenza del costo di lavoro nelle partecipate comunali nel TPL, per grado di controllo cumulativo comunale

Quota di partecipazione cumulata comunale	Valore di produzione (mln euro)	Valore di produzione per addetto medio	Incidenza del costo di personale sul valore della produzione
<i>quota cumulata 100%</i>	2.726	73.441	44%
<i>quota cumulata (50%-99%)</i>	1.103	120.418	50%
<i>quota cumulata (20%-49%)</i>	1.109	92.745	49%
<i>quota cumulata inferiore 20%</i>	223	80.222	48%
Totale	5.161	84.587	47%

Fonte: Elaborazioni IFEL su banca dati CERVED PA 2018 e sui bilanci aziendali 2017

Chiaramente, le considerazioni sulla base dei valori di produzione e del costo del personale per addetto rappresentano soltanto degli spunti di riflessione, in quanto sono ben più numerosi i fattori che contribuiscono alla determinazione del valore della produzione (si pensi, in particolare, alle dotazioni patrimoniali).

Si sottolinea come emerga inequivocabilmente che le società interamente partecipate dai comuni siano quelle di maggiori dimensioni, in quanto quasi interamente sono riconducibili alle realtà demografiche più grandi con bacini di utenza molto ampi.

Infine, è importante sottolineare che i livelli d'incidenza del personale sul valore della produzione (Tabella 50) per le partecipate comunali operanti nel TPL è mediamente pari a circa il 47%, quasi il triplo della media di tutte le partecipate comunali (16,8%). Questo dato va interpretato comunque prendendo in considerazione che il processo produttivo del settore TPL è tipicamente *labour intensive*.

Tabella 51 – Il risultato di esercizio nelle partecipate comunali nel TPL, per grado di controllo cumulativo comunale

Quota di partecipazione cumulata comunale	N. società	N. società in utile	N. società in perdita	Utile (mln euro)	Perdita (mln euro)	Risultato di esercizio (mln euro)	Risultato di esercizio medio
<i>quota cumulata 100%</i>	28	17	11	23,6	-159,6	-136,0	-4.857.124
<i>quota cumulata (50%-99%)</i>	26	23	3	24,3	-6,5	17,9	687.241
<i>quota cumulata (20%-49%)</i>	21	20	1	35,9	-0,1	35,8	1.704.488
<i>quota cumulata inferiore 20%</i>	6	4	2	3,6	-3,3	0,3	44.850
Totale	81	64	17	87,4	-169,4	-82,1	-1.013.183

Fonte: Elaborazioni IFEL su banca dati CERVED PA 2018 e sui bilanci aziendali 2017

Nel TPL circa l'80% delle partecipate comunali è in utile (64 società su 81, Tabella 51). La suddivisione delle aziende per classi di controllo comunale mette in evidenza come l'incidenza delle aziende in utile è più bassa rispetto la media tra le partecipate a totale controllo comunale (61%).

Le aziende con un risultato economico positivo, seppur in numero sensibilmente più alto rispetto a quelle in perdita, guadagnano soltanto 87,4 milioni di euro, mentre le poche società in rosso conseguono una perdita che si attesta, nel 2017, ad oltre 169 milioni di euro, facendo registrare al comparto delle partecipate comunali operanti nel TPL un risultato economico negativo di quasi 82 milioni di euro.

Scomponendo il dato sul valore delle perdite per classi di partecipazione emerge come le performance negative si concentrino, prevalentemente, nelle società a totale partecipazione comunale, che subiscono perdite, al netto degli utili, per 159,6 milioni di euro.

Differentemente, tutte le altre classi evidenziano un saldo positivo. Il risultato migliore si riscontra nelle aziende partecipate con quote rilevanti. Nel 2017, infatti, le 20 società in utile partecipate dai comuni con quote tra il 20% ed il 49% hanno registrato mediamente un utile di 35,9 milioni di euro, seguite dal guadagno di 23 società controllate che realizzano nel 2017 il 24,3 milioni di euro di utile.

4.2.5 Focus/simulazione sull'applicazione del decreto legislativo 175/2016 sulle partecipate comunali nel settore TPL

Nelle precedenti pubblicazioni sono state ampiamente analizzate le novità introdotte dalla legge Madia e, in particolare, del decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175 "Testo unico in materia di società a partecipazione pubblica" attuativo della legge.

In questo paragrafo, pertanto, preme mettere in evidenza, da un punto di vista meramente quantitativo e senza nessuna pretesa di esaustività, l'impatto che i criteri di razionalizzazione previsti dal citato decreto legislativo 175/2016 potrebbero avere sulle partecipate comunali operanti nel settore TPL. A tal fine, l'intervallo temporale di riferimento dei dati relativi al fatturato è il periodo 2014-2016, mentre per il risultato di esercizio sono stati presi in considerazione i valori di bilancio riferiti alle annualità 2013-2017.

L'art. 20 del decreto, fermo restando la revisione straordinaria delle partecipazioni prevista dall'art. 24, prevede la razionalizzazione periodica delle partecipazioni pubbliche. I piani di razionalizzazione, annuali, sono adottati se, in sede di analisi, l'amministrazione riscontra anche uno solo dei seguenti parametri¹¹:

- società prive di dipendenti o con numero di amministratori superiore ai dipendenti;
- partecipazioni in società che nel triennio precedente hanno conseguito un fatturato medio non superiore a 500.000 milioni di euro;
- partecipazioni in società per servizi diversi da quelli di interesse generale (SIG) aventi un risultato d'esercizio negativo per almeno 4 dei 5 precedenti esercizi.

¹¹ Non sono considerati nella presente analisi i parametri relativi alle partecipazioni in società che svolgono attività analoghe o simili ad altre società; al contenimento dei costi di funzionamento; alla necessità di aggregare società esercenti attività consentite ai sensi del provvedimento.

Tutte le 81 società finora analizzate sono a controllo pubblico¹². Delle società partecipate operanti nel TPL, 15 presentano uno o più dei precedenti parametri (Tabella 52).

Tabella 52 – Applicazione dei criteri di razionalizzazione “quantitativi” delle partecipate pubbliche (art. 20, comma 2, lettere b, d, e dlgs. 175/2016)

Quota di partecipazione	N. società	N. scatole vuote (zero dipendenti)	N. fatturato non superiore a 500.000 mln euro	N. risultato di esercizi o negativo in 4 degli ultimi 5 esercizi	N. partecipate che ricade almeno in uno dei criteri di razionalizzazione
<i>quota cumulata 100%</i>	30	2	-	4	6
<i>quota cumulata (50%-99%)</i>	27	2	-	1	3
<i>quota cumulata (20%-49%)</i>	25	4	1	1	5
<i>quota cumulata inferiore 20%</i>	8	1	-	-	1
Totale	81	9	1	6	15

Fonte: Elaborazioni IFEL su banca dati CERVED PA 2018 e sui bilanci aziendali 2017

Come si evince dal dettaglio fornito in Tabella 52, sono 9 le scatole vuote, ossia le società in cui non vi sono dipendenti o questi sono in numero inferiore rispetto al consiglio di amministrazione¹³. Una sola società registra un fatturato medio non superiore a 500.000 mila euro per il triennio 2015-2017, a conferma della dimensione medio-grande delle società che operano in tale settore¹⁴.

Ben più composita, ed in linea con i dati economici precedentemente analizzati, la situazione relativa ai risultati d'esercizio registrati nell'ultimo quinquennio. In questo caso, sono 6 le

12 Si ricorda che il controllo pubblico non è determinato soltanto dalla detenzione da parte di un'amministrazione, singolarmente o congiuntamente con altre amministrazioni, della maggioranza dei voti esercitabili in assemblea in virtù delle quote di partecipazione, ma può discendere anche da clausole e patti parasociali, che attribuiscono all'ente pubblico poteri particolari (veto, golden share), etc. (cfr. art. 2, comma 1, lettera m), del richiamato d.lgs. n. 175 del 2016). L'art. 11 del TUSP prevede che il controllo pubblico influisca, ai fini della razionalizzazione periodica, soltanto per le società il cui Consiglio di Amministrazione sia composto, di norma, da un amministratore unico (comma 2) e, in ogni caso, da non più di 5 membri (comma 3).

13 Le "scatole vuote" sono state determinate calcolando solo le società che, pur avendo presentato il bilancio 2016, hanno un numero di dipendenti pari a zero. Non è stato possibile computare il dato relativo al rapporto dipendenti/amministratori, in quanto per quest'ultima grandezza non è ancora disponibile il dato aggiornato.

14 Ai sensi dell'art. 26, comma 12-quinquies del TUSP "Ai fini dell'applicazione del criterio di cui all'articolo 20, comma 2, lettera d), il primo triennio rilevante è il triennio 2017-2019. Nelle more della prima applicazione del suddetto criterio relativo al triennio 2017-2019, si applica la soglia di fatturato medio non superiore a cinquecentomila euro per il triennio precedente l'entrata in vigore del presente decreto ai fini dell'adozione dei piani di revisione straordinaria di cui all'articolo 24 e per i trienni 2015-2017 e 2016-2018 ai fini dell'adozione dei piani di razionalizzazione di cui all'articolo 20." A regime, la soglia sarà pari a un milione di euro. Il fatturato è stato calcolato considerando la sola voce A1) del conto economico (Valore della produzione - ricavi delle vendite e delle prestazioni).

società ad aver subito perdite in almeno 4 degli ultimi 5 esercizi¹⁵. Tale situazione riguarda 4 aziende a totale partecipazione comunale, una società controllata e una società collegata.

4.2.6 Considerazioni conclusive

Dall'analisi condotta sulle partecipazioni comunali nelle società operanti nel settore del trasporto pubblico locale risulta che nel 2018 i comuni italiani detengono 2.652 partecipazioni, in prevalenza dirette, in 90 società. Il fenomeno sembra essere maggiormente rilevante nelle realtà del Nord del paese.

Il maggior numero delle partecipate comunali nel TPL è a controllo comunale, con quote cumulate di partecipazione superiore al 50%. Le partecipazioni dirette si concentrano sia tra le società a totale controllo comunale (100%), per lo più esercitate singolarmente da grandi comuni, sia tra le società dove il controllo comunale non supera il 20%.

Le modalità di partecipazione comunale nelle aziende del TPL non sembrano essere correlate alla dimensione dell'ente. L'unica distinzione che emerge tra le partecipazioni di comuni piccoli e grandi è il grado di controllo associato.

Dall'analisi economico-patrimoniale, condotta su 81 società per le quali si dispone di totalità di voci di bilancio 2017, risulta che nel settore sono occupati 61.013 addetti/dipendenti. In media, ogni azienda TPL, tradizionalmente *labour intensive*, impiega circa 678 dipendenti, quasi 6 volte il numero di dipendenti mediamente impiegato da una partecipata comunale (106,5). Tuttavia, il costo medio del personale (39.617 euro) è inferiore a quello registrato per il complesso delle partecipate (53.910 euro), mentre l'incidenza del costo lavoro sul valore di produzione è pari a circa il 47%, quasi il triplo della media delle partecipate a livello nazionale (16,8%).

Circa l'80% delle partecipate comunali è in utile (64 società su 81). Nonostante le aziende con un risultato economico positivo siano un numero sensibilmente più alto rispetto a quelle in perdita, esse registrano un utile complessivo pari a soltanto 87,4 milioni di euro, mentre le poche società in rosso conseguono una perdita che si attesta, nel 2017, ad oltre 169 milioni di euro.

Dalle simulazioni dell'impatto che i criteri di razionalizzazione "quantitativi" previsti dal decreto legislativo 175/2016 (lettere b, d ed e del comma 2 dell'art. 20) avrebbero sulle società operanti nel settore TPL partecipate dai comuni risulta che, delle 81 società partecipate, 66 non presenterebbero i requisiti per la razionalizzazione. Tra le restanti 15 società, 9 sono scatole vuote, ossia società in cui non vi sono dipendenti o questi sono in numero inferiore rispetto al consiglio di amministrazione, una società ha un fatturato medio non superiore a 500.000 euro nel triennio 2015-2017, e 6, infine, sono le società che hanno subito perdite in almeno 4 degli ultimi 5 esercizi.

¹⁵ Per quanto attiene al risultato d'esercizio, nonostante l'art. 21, comma 1, del d.lgs. 175/2016 preveda che, limitatamente alle società che svolgono servizi pubblici a rete di rilevanza economica, per risultato si intenda la differenza tra valore e costi della produzione, ai fini della presente pubblicazione è stato utilizzato l'utile (perdita) d'esercizio (voce 23 del conto economico, il cui dato era disponibile per tutto il periodo 2012-2016, in quanto proxy della differenza tra valore e costi della produzione.

5 BIBLIOGRAFIA

ASSTRA-ISFORT-ANAV-AGENS (2018); *15° Rapporto sulla mobilità in Italia*, novembre 2018

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

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

Commissione europea (2018), *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 (2018), *Osservatorio nazionale sulle politiche del Trasporto Pubblico Locale - Relazione al Parlamento relativa al settore del trasporto pubblico locale nell'anno 2017 con l'approfondimento e l'analisi dei dati economico finanziari e trasportistici dell'esercizio 2016*.

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (2017), *Conto nazionale delle infrastrutture e dei trasporti. Anni 2016-2017*

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

