

## **Servizi Pubblici Locali Monitor**

**Direzione Studi e Ricerche**  
Giugno 2016

# Servizi Pubblici Locali Monitor

## Trasporto Pubblico Locale: stato dell'arte e prospettive

Giugno 2016

<b>Executive Summary</b>	<b>2</b>
<b>La domanda e l'offerta di Trasporto Pubblico Locale</b>	<b>6</b>
Il confronto territoriale	14
Le specificità italiane nel contesto europeo	17
<b>Il Trasporto Pubblico Locale nelle Città Metropolitane</b>	<b>21</b>
Lo stato del servizio	22
Il ruolo del nuovo livello istituzionale	24
<b>Novità e prospettive per il quadro normativo</b>	<b>27</b>
Le nuove politiche per il TPL: verso il rilancio?	30
<b>L'assetto gestionale e la performance economico-finanziaria</b>	<b>34</b>
Il campione di bilanci	36
La performance del Settore: crescita e costi	39
La performance del settore: margini di profitto	47
Gli indicatori di redditività, ROE e ROI	51
La situazione Finanziaria e Patrimoniale	55
Conclusioni	61

Intesa Sanpaolo  
Direzione Studi e Ricerche

Industry and Banking

A cura di:

Laura Campanini

Francesco Paolo Parabita

## Executive Summary

Il settore del Trasporto Pubblico Locale sta vivendo importanti cambiamenti, ma è ancora lontano dal conseguire gli obiettivi di efficienza, efficacia e qualità auspicabili. In base al decreto Burlando del 1997, dovrebbe già essere completamente liberalizzato. In realtà l'incertezza normativa, i continui cambi di fronte e le particolarità del comparto non hanno permesso, fino ad oggi, di giungere ai risultati sperati; la liberalizzazione è proceduta a singhiozzo.

Il Trasporto Pubblico Locale è un settore cruciale per lo sviluppo economico e sociale di ogni realtà locale, in quanto garantisce la connessione territoriale e l'accessibilità. Si tratta di un settore strategico: sistemi di trasporto locali di qualità incidono sulla competitività e sull'attrattività dell'area e del Paese nel suo complesso. Rilevanti sono poi le esternalità in termini di tutela dell'ambiente, riduzione dell'inquinamento, sostenibilità e in generale di qualità delle condizioni di vita. La mobilità pubblica impatta, infatti, in maniera positiva sulla congestione delle nostre città; un sistema funzionale ed efficiente di trasporto pubblico è fondamentale se si vuole cercare di migliorare la vivibilità delle città italiane.

Il settore del Trasporto Pubblico Locale si compone di oltre 1.000 aziende, che occupano più di 100.000 addetti e trasportano 13,5 milioni di passeggeri al giorno, realizzando un fatturato di oltre 9 miliardi di euro.

In questo numero di Servizi Pubblici Locali Monitor ci si è focalizzati sulle principali tendenze in atto, rimandando ai precedenti lavori l'approfondimento degli aspetti più strutturali.

Nel primo capitolo si sviluppa l'analisi della domanda e dell'offerta di trasporto negli anni della crisi economica.

Dal 2010 si assiste ad un significativo calo della domanda di mobilità: la contrazione del PIL e dei consumi comportano una flessione degli spostamenti, che tra il 2008 e il 2014 si contraggono cumulativamente del 12,8%. Tuttavia, le diverse modalità di trasporto hanno risentito in modo differente della difficile congiuntura socio-economica: si assiste ad un cambio di preferenze a sfavore dei mezzi privati, che risentono, fra l'altro, anche della penalizzante dinamica del prezzo dei carburanti, che toccano un massimo nel 2012.

La domanda di Trasporto Pubblico Locale registra, comunque, una flessione, più contenuta in termini relativi (circa 8%).

La scelta in tema di mobilità è condizionata da una pluralità di fattori. Sul Trasporto Pubblico incidono i prezzi, ma anche la qualità, la frequenza e la quantità dei servizi offerti.

Sul fronte delle tariffe, nel periodo di maggior flessione della domanda se ne registra un sensibile aumento. Nel triennio 2011-13 le tariffe aumentano del 24% e, al contempo, il numero di passeggeri flette dell'8%.

Con riferimento all'offerta, è possibile notare una forte contrazione nel numero di vetture-km negli anni dal 2008 al 2014. Per quanto riguarda gli autobus, i tagli dell'offerta hanno portato a una caduta sostanziale, con il valore del 2013 che risulta inferiore del 15,8% rispetto a quello del 2008; dinamica simile mostra anche il servizio tram. La metropolitana, invece, è l'unico servizio di Trasporto Pubblico Locale che ha visto crescere la sua offerta dal 2010 in poi, soprattutto grazie all'ampliamento della linea B di Roma, al prolungamento delle linee M2 ed M3 di Milano e all'inaugurazione della metropolitana leggera di Brescia: il risultato finale è un +8,2% dal 2008 al 2013.

L'offerta di trasporto pubblico per abitante ha mostrato un andamento decrescente in tutte le macroaree e si evidenzia una correlazione positiva fra dinamica dell'offerta e della domanda a livello locale: i territori dove l'offerta flette in modo più significativo vedono ridursi di più la domanda di trasporto pubblico.

Inoltre, si assiste ad un progressivo invecchiamento del parco mezzi: in tutto il periodo considerato, l'età media del parco autobus in Italia è aumentata di circa il 21%, attestandosi a 12,2 anni nel 2014; dato di gran lunga superiore rispetto all'età media degli autobus in Europa, che risulta pari a 7,7.

I sensibili tagli della spesa pubblica hanno portato a una diminuzione della spesa soprattutto nell'ambito delle infrastrutture e trasporti. Il Trasporto Pubblico Locale ne ha quindi risentito in maniera rilevante.

La qualità percepita dagli utenti di Trasporto Pubblico Locale rimane bassa ed è inferiore rispetto a quella dei mezzi privati. Gli utenti sembrano costretti ad usufruire sempre di più dei trasporti pubblici, ma non sono purtroppo soddisfatti del servizio fornito.

Nel secondo capitolo ci si è focalizzati sulle Città Metropolitane, che rappresentano i principali snodi di domanda e di offerta di Trasporto Pubblico Locale. Nelle 14 Città Metropolitane si concentra l'80% dei passeggeri trasportati ogni anno dal TPL.

Nel complesso nei Comuni capoluogo delle Città Metropolitane si realizzano i tre quarti dell'offerta complessiva di TPL: vi si concentra la quasi totalità delle reti di metro e tram, il 64% dei posti-km offerti dal servizio bus e l'83% dei posti-km nei filobus. La quota di utilizzo del mezzo pubblico è superiore a quanto registrato nelle altre aree del territorio: infatti, molto meno concentrata risulta la domanda di mobilità, solo il 50% delle autovetture circolanti è infatti immatricolata nelle 14 Città Metropolitane.

In questo contesto, la gestione e pianificazione del TPL nelle Città Metropolitane è elemento critico e fondamentale. Le aree metropolitane si contraddistinguono, infatti, per la rilevanza dei flussi di pendolarismo giornaliero verso i centri urbani di maggiori dimensioni e risultano fortemente congestionate.

La Città Metropolitana potrà fare molto in tema di integrazione su scala metropolitana del servizio: il suo ruolo istituzionale dovrà essere gestito nell'ambito della programmazione regionale e pertanto cruciali saranno le deleghe e le modalità di coordinamento fra i diversi livelli di governo. Dall'assetto organizzativo in termini di distribuzione di ruoli, poteri, responsabilità e dal processo decisionale e dalle tempistiche dipenderanno la capacità di decidere e la qualità delle decisioni stesse.

Fra le sfide che le Città metropolitane dovranno affrontare per il TPL vi è il fenomeno della suburbanizzazione, ovvero la generalizzata tendenza alla maggiore crescita demografica delle corone metropolitane rispetto al Comune capoluogo.

Il quadro normativo rimane in attesa di interventi mirati e specifici. Il settore sarà toccato dai Testi Unici (TU) sui Servizi Pubblici Locali e sulle Partecipate Pubbliche, sui quali però non si è ancora giunti ad un testo definitivo.

I Testi Unici consentiranno di superare le diverse incongruenze derivanti dal sovrapporsi di discipline diverse che impediscono una lettura organica delle disposizioni specifiche sul settore e generano profonda incertezza, ricorsi e contenzioso circa gli affidamenti e le modalità di

regolazione del servizio. L'obiettivo dei Testi Unici sarà proprio quello di rappresentare un elemento di semplificazione e armonizzazione di diversi disposti normativi.

Nel TU dei Servizi Pubblici Locali "bollinato" è anche incluso un intervento legislativo ad hoc sul Trasporto Pubblico Locale che, allo stato, sembra però possibile venga stralciato: il Consiglio di Stato ha infatti evidenziato l'opportunità che tali disposizioni vengano espunte, in quanto non coerenti con la Legge delega.

Di rilievo è poi il recepimento nell'ordinamento nazionale (Nuovo Codice degli Appalti) della disciplina in materia di "in house providing" dettata dalle Direttive UE. Si introducono significative novità che vanno nella direzione di un allentamento dei vincoli, introducendo maggiore flessibilità nella possibilità di adottare lo strumento dell'affidamento in house.

Da sottolineare anche la nuova centralità che il Trasporto Pubblico Locale sembra assumere nell'agenda politica. Il DEF 2016 pone fra i quattro obiettivi che rappresentano la cornice di riferimento della politica infrastrutturale italiana e del processo di riforma in corso la necessità di migliorare l'accessibilità e la mobilità interna nelle aree urbane, garantendo contestualmente adeguati collegamenti alle periferie ed alle aree marginali.

I target che il Governo si dà sono ambiziosi e prevedono una crescita del peso del Trasporto Pubblico Locale, che dovrebbe arrivare a soddisfare il 40% della mobilità urbana complessiva, e un aumento del 20% dei km di tram/metro per abitante, nelle aree urbane entro il 2030.

Il rilancio del settore e il suo ammodernamento passano anche per una rinnovata attenzione agli investimenti, tanto nelle infrastrutture quanto nel parco mezzi.

La Legge di Stabilità 2016 istituisce un nuovo Fondo per il raggiungimento degli standard europei del parco mezzi destinato al Trasporto Pubblico Locale e Regionale, finalizzato all'acquisto diretto o tramite società specializzate, di mezzi adibiti al TPL e mette a disposizione complessivamente 640 milioni di euro. Se pur incoraggianti e nella direzione auspicata, questi interventi si realizzano dopo un quinquennio durante il quale lo Stato non ha destinato risorse: pertanto il fabbisogno è elevato (stime ANAV indicano 1,9 miliardi).

Rilevanti sono anche gli investimenti in nuove metropolitane previsti dal Programma Infrastrutture Strategiche (PIS): nel complesso, per le opere ferroviarie metropolitane la spesa è di circa 22 miliardi rispetto a un costo complessivo degli interventi previsti di 279 miliardi. Per le opere prioritarie lo stato di avanzamento è molto ben avviato e, infatti, risultano attualmente disponibili circa 12,7 miliardi di euro e un fabbisogno residuo di circa 2,1 miliardi.

Nel quarto capitolo si presenta l'analisi degli assetti gestionali e della performance economico-finanziaria basata su un campione di 116 imprese.

L'universo delle imprese che si occupano di trasporto pubblico in Italia è frammentato ed estremamente vario. Sono circa un migliaio solo le società che si occupano di autolinee. Le imprese italiane che erogano servizi di TPL tendono a essere piccole, localizzate in un unico ambito territoriale e non organizzate in gruppi ramificati. Circa il 43% delle imprese di TPL in Italia presenta un numero di addetti inferiore alle 5 unità; di questo 43%, che corrisponde a 427 unità, il 57% è concentrato al Sud.

Un processo di aggregazione è in atto da tempo (tra il 2008 e il 2013 il numero di aziende è diminuito del 17%, con una flessione più significativa per le imprese che svolgono servizio extraurbano, -25%) ma il percorso per conseguire il consolidamento è ancora lungo.

Per l'analisi di bilancio è stato selezionato un campione più rappresentativo possibile e se ne sono analizzate le caratteristiche, cercando di suddividerlo in cluster omogenei, sempre tenendo ben presenti le particolarità che differenziano il TPL.

Il campione preso in esame si compone di 116 società, di cui sono stati analizzati i bilanci del 2012, del 2013 e del 2014 e che, nell'aggregato, rappresentano un valore della produzione di circa 5,9 miliardi di euro e circa 60.000 addetti.

Il settore presenta un andamento del valore della produzione in linea con la debolezza economica che ha caratterizzato gli anni presi in considerazione.

Nel triennio le imprese mostrano un tendenziale miglioramento della loro performance economico-finanziaria: migliorano i margini, i risultati, il valore della produzione per addetto e gli indicatori di redditività. Il trasporto pubblico è caratterizzato da elevata intensità di lavoro, che assorbe all'incirca il 50% del valore della produzione a livello mediano. L'incidenza del costo per il personale si presenta in diminuzione nel triennio considerato: la principale strategia è stata quindi quella della riduzione dei costi del lavoro.

I margini non sono elevati ma sono in crescita. Il MOL mediano del campione considerato si colloca a circa il 6% nel 2014 e arriva al 12% al 75° percentile.

A conferma dei dati sulla vetustà del parco mezzi, si evidenzia una flessione degli ammortamenti. 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.

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.

Le imprese private mostrano migliori risultati (i margini sono più elevati, il risultato netto anche, la redditività è migliore e anche il valore della produzione per addetto), ma l'interpretazione di tali evidenze deve tener conto della diversa specializzazione delle imprese private in mercati tradizionalmente più redditizi. Il confronto fra imprese a totale capitale pubblico e a capitale pubblico-privato evidenzia la migliore performance delle società miste. La partecipazione di capitali privati sembra garantire migliori margini, più elevata redditività, minor costo del lavoro e maggiore prodotto per addetto.

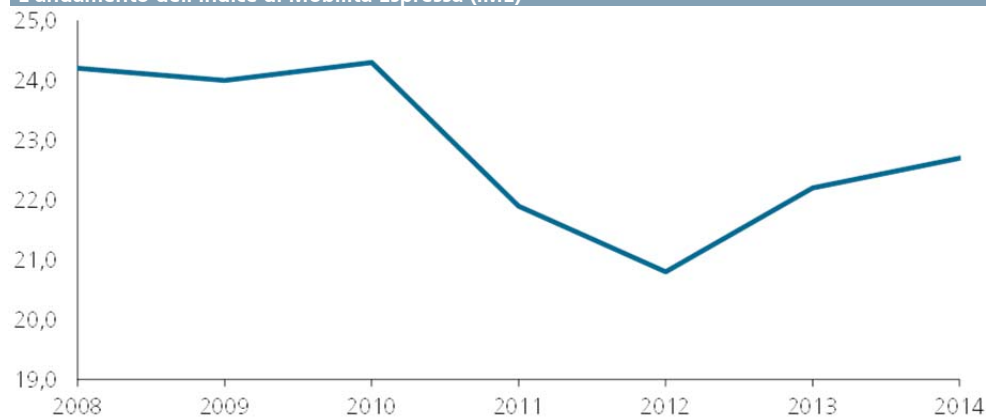
Nell'ultimo triennio, le imprese di medio-grandi dimensioni migliorano sensibilmente la propria performance: in termini di margini, risultato netto e redditività recuperano terreno e registrano risultati migliori rispetto alle imprese più piccole. Il costo del lavoro delle imprese medie e grandi risulta stabilmente inferiore rispetto a quello delle piccole imprese, in tutto il periodo e nei diversi quartili esaminati.

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 come anche il risultato netto, la redditività è più bassa. Sul fronte degli investimenti si evidenziano minori ammortamenti.

## La domanda e l'offerta di Trasporto Pubblico Locale

La crisi economica ha avuto un impatto negativo sulle scelte di mobilità degli individui. L'Indice di Mobilità Espressa<sup>1</sup>, il cui andamento è mostrato nella figura seguente, evidenzia il crollo della mobilità registrato nel biennio 2011-12 e la lenta ripresa successiva. Nel 2014 l'indice di mobilità è ancora inferiore rispetto al dato del 2010.

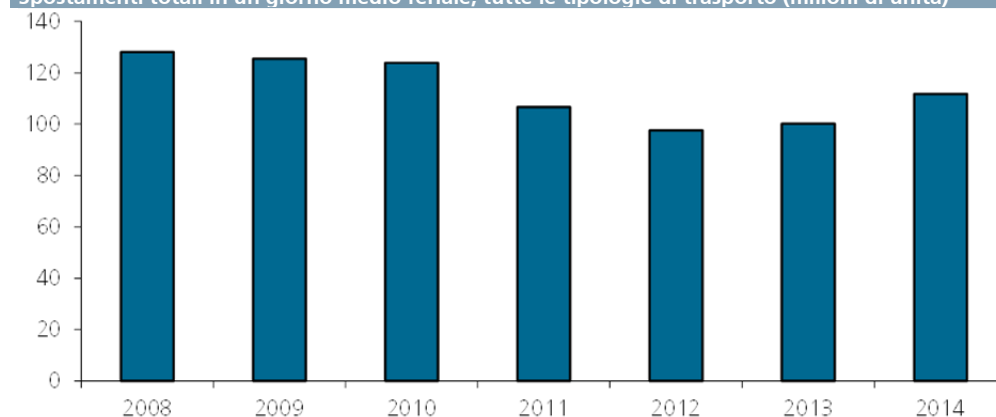
L'andamento dell'Indice di Mobilità Espressa (IME)



Fonte: Asstra 2015, dati Isfort

L'analisi dei dati relativi agli spostamenti totali in un giorno medio feriale e ai passeggeri totali in un giorno medio feriale evidenziano e confermano la tendenza: gli spostamenti totali hanno fatto registrare una flessione tra il 2010 e il 2012, mentre hanno mostrato segnali di ripresa nei due anni successivi, deboli nel 2013 con un +2,8% e decisamente più significativi nel 2014 (+11,5%). **In ogni caso il decremento totale degli spostamenti nel periodo 2008-14 è stato del 12,8%**. L'andamento del numero di passeggeri per km è stato decrescente fino al 2012, per poi registrare un forte cambiamento di trend nel 2013 (+9,6%) che però non è stato confermato nel 2014 (-5,1%), **presentando una decrescita del 6% nel periodo considerato**.

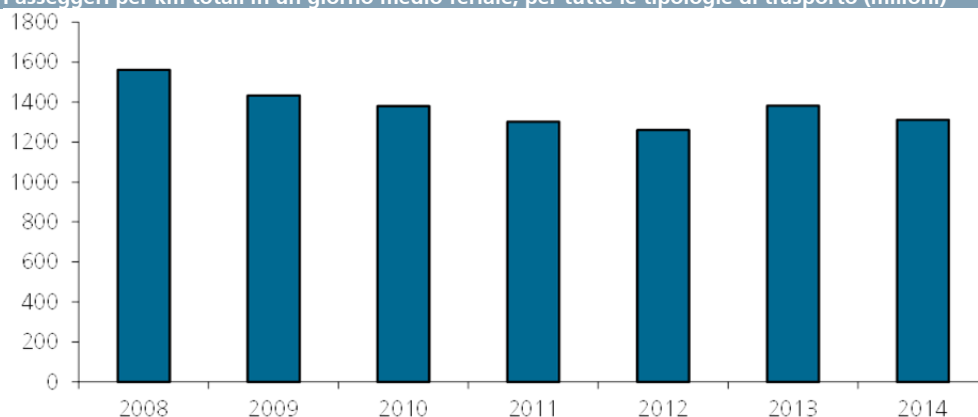
Spostamenti totali in un giorno medio feriale, tutte le tipologie di trasporto (milioni di unità)



Fonte: Asstra 2015, dati Isfort

<sup>1</sup> L'IME - Indicatore sintetico di Mobilità Espressa - è una misura sintetica della variazione delle caratteristiche principali della mobilità (numero di spostamenti, tempo e km) ponderate per la sistematicità degli spostamenti.

Passeggeri per km totali in un giorno medio feriale, per tutte le tipologie di trasporto (milioni)



Fonte: Asstra 2015, dati Isfort

Le diverse modalità di trasporto hanno risentito in modo differente della difficile congiuntura socio-economica: gli spostamenti in auto, moto, bici e mezzi pubblici flettono indistintamente tra il 2008 e il 2013 per poi recuperare nel 2014. **L'unica tipologia di trasporto che nel 2014 riesce a riconquistare il terreno perso e a riposizionare il livello della domanda sul dato del 2008 è quella dei mezzi pubblici**, che, peraltro, anche negli anni di generalizzato calo di domanda è quella che flette di meno. E' bene precisare che in questo contesto introduttivo, vengono considerati mezzi pubblici, sia i mezzi di Trasporto Pubblico Locale (TPL) che quelli che permettono la mobilità a livello nazionale.

Confronto mezzi di trasporto motorizzati privati e mezzi di trasporto sostenibile (numero di spostamenti in milioni e variazioni percentuali)

	Valori assoluti (milioni)				Variazioni percentuali	
	2008	2012	2013	2014	2008-2014	2013-2014
Piedi e bici	26,9	16,8	16,9	21,3	-20,8	26,0
Mezzi pubblici	13,1	11,5	11,3	13,2	0,8	11,8
<b>Totale mezzi sostenibili</b>	<b>40,0</b>	<b>28,3</b>	<b>28,2</b>	<b>34,5</b>	<b>-14,0</b>	<b>22,2</b>
Auto	82,3	66,2	68,9	73,3	-10,9	6,4
Moto	5,8	3,0	3,1	3,9	-32,8	25,8
<b>Totale mezzi privati</b>	<b>88,1</b>	<b>69,2</b>	<b>72,0</b>	<b>77,2</b>	<b>-12,3</b>	<b>7,2</b>
<b>Totale spostamenti</b>	<b>128,1</b>	<b>97,5</b>	<b>100,2</b>	<b>111,7</b>	<b>-12,8</b>	<b>11,5</b>

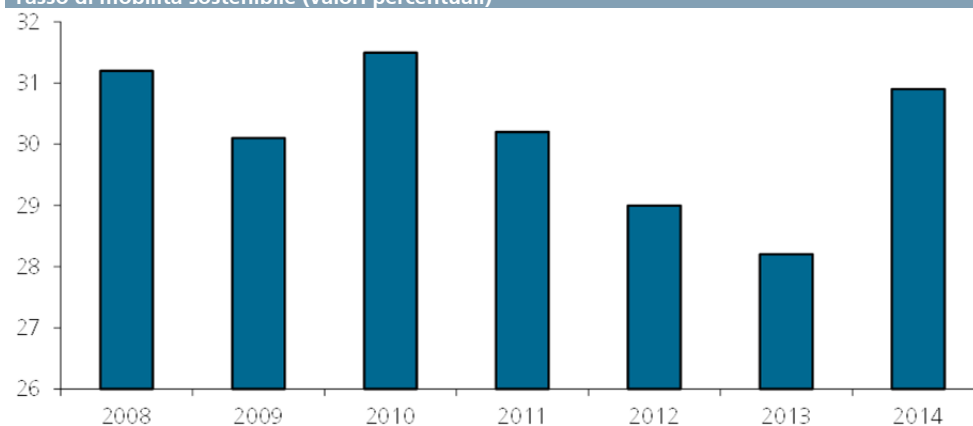
Fonte: Asstra 2015, dati Isfort

Nella tabella qui sopra sono mostrate le componenti specifiche della mobilità sostenibile, confrontate con la mobilità di tipo privata. E' possibile notare come la componente "piedi e bici" è diminuita di circa il 21% dal 2008 al 2014, presentando però una forte ripresa dal 2013 al 2014 (+26%); anche la mobilità con mezzi pubblici è diminuita notevolmente fino al 2013, ma la ripresa del 2014 (+11,8%) è stata tale da far rilevare un +0,8% dal 2008 al 2014. La mobilità con mezzo privato ha fatto registrare un forte decrescita: l'utilizzo dell'auto è diminuito di circa l'11% dal 2008 al 2014, mentre l'utilizzo della moto nel 2014 è stato inferiore di circa il 33% rispetto al 2008.

Nel grafico seguente, è mostrato il tasso di mobilità sostenibile<sup>2</sup> nel tempo: è possibile notare che vi è stata una flessione dal 2010 al 2013 (-10,5%), che è stata poi compensata da una forte ripresa nel 2014 (+9,8%).

<sup>2</sup> Il tasso di mobilità sostenibile è uguale alla quota percentuale di spostamenti non motorizzati + spostamenti con mezzi pubblici sul totale degli spostamenti.

Tasso di mobilità sostenibile (valori percentuali)

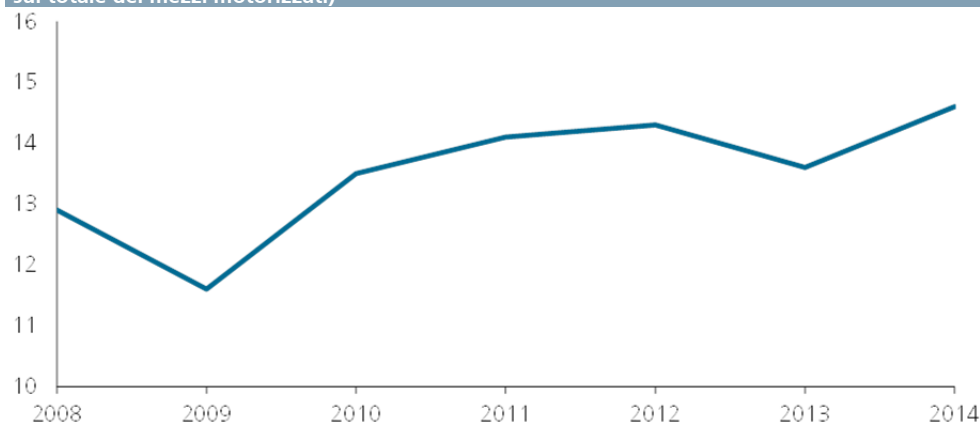


Fonte: Asstra 2015, dati Isfort.

La miglior performance della mobilità con mezzo pubblico rispetto alla mobilità con mezzo privato implica che la quota di trasporto pubblico sul totale della mobilità motorizzata sia cresciuta nel tempo.

Ciò è confermato dalla serie del tasso di penetrazione del trasporto pubblico (quota percentuale di spostamenti con mezzi collettivi sul totale dei mezzi motorizzati) mostrata nella figura seguente: si evince che la quota di trasporto pubblico, pur manifestando una decrescita di circa l'11% dal 2008 al 2009, sia cresciuta di circa il 12% in tutto il periodo considerato.

Tasso di penetrazione del trasporto pubblico (quota percentuale spostamenti con mezzi collettivi sul totale dei mezzi motorizzati)



Fonte: Asstra 2015, dati Isfort

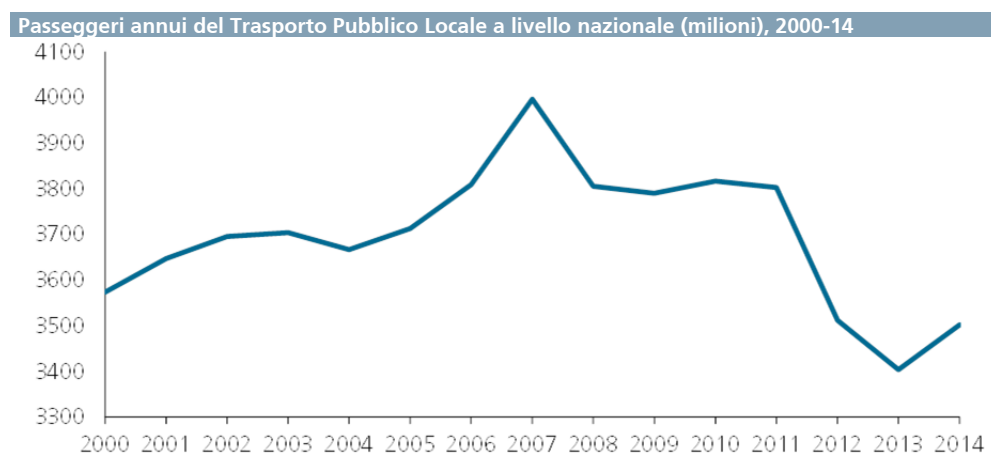
Nel periodo caratterizzato dalla crisi economica si è quindi verificato un processo che ha portato ad una diminuzione della domanda di mobilità per effetto dei minori consumi e del ridotto volume di reddito disponibile per le famiglie, ma al contempo vi è stato un cambio di preferenze di alcuni individui, che hanno cessato di utilizzare l'automobile e la moto o comunque ne hanno ridotto l'uso, cominciando ad utilizzare maggiormente mezzi collettivi.

Lo spostamento verso il mezzo pubblico è più consistente nel triennio 2009-12, elemento questo che può essere intuitivamente collegato all'andamento crescente dei costi dei carburanti. I prezzi del gasolio e della benzina hanno infatti probabilmente influenzato le scelte dei viaggiatori: infatti è possibile notare che nel periodo in cui il prezzo dei carburanti era in aumento, toccando livelli altissimi (2012), la quota del trasporto con mezzi collettivi aumentava; mentre, viceversa,

quando è cambiato il trend nell'andamento del prezzo del carburante (2013), la quota di mezzi collettivi è leggermente diminuita mentre hanno ripreso a risalire gli spostamenti motorizzati.

**Se la mobilità di tipo collettiva a livello aggregato ha sostanzialmente tenuto in un periodo di flessione della domanda di trasporto, questo non si può dire per la mobilità con Trasporto Pubblico Locale.**

Considerando i dati sui passeggeri nel Trasporto Pubblico Locale a livello nazionale, è possibile notare come questa sia rimasta abbastanza statica fino al 2011, per poi diminuire fino al 2013. Nel grafico seguente è mostrata la serie storica Istat del numero di passeggeri dal 2000 al 2014.



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati Istat 2016

Tra il 2008 e il 2014 i dati evidenziano una diminuzione, oltre che della mobilità di tipo privata, anche della domanda di Trasporto Pubblico Locale, seppur contenuta in termini relativi (circa 8%)

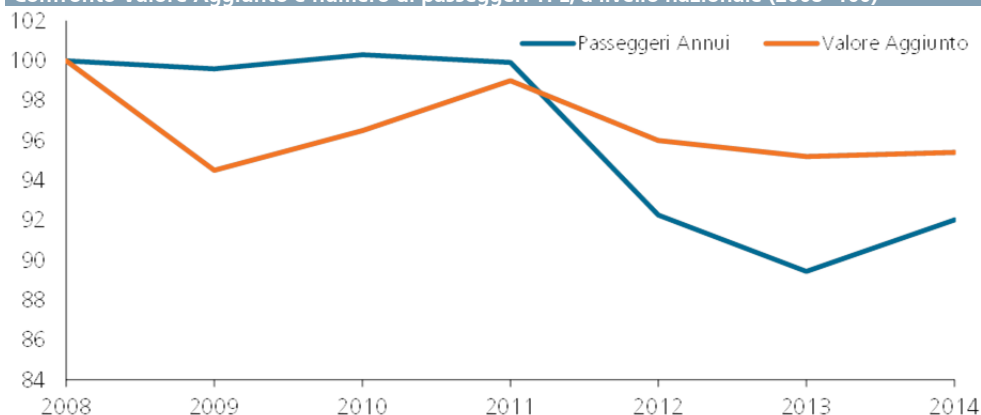
Il fatto che la domanda di Trasporto Pubblico Locale vada nella stessa direzione della domanda di mobilità con mezzi privati, mentre la domanda di mobilità collettiva a livello aggregato salga, risulta molto singolare in un periodo di recessione economica per il paese.

Infatti, in periodi di recessione ci si aspetterebbe un aumento dei passeggeri TPL<sup>3</sup> ma questo non è accaduto nell'ultimo triennio. Il vincolo di bilancio maggiormente stringente per gli individui e il contestuale aumento del costo del carburante avrebbero dovuto portare a un utilizzo maggiore, *ceteris paribus*, di mezzi di trasporto più sostenibili a livello di spesa.

Come è possibile notare dalla figura seguente, l'andamento del numero di passeggeri del TPL è stato infatti decrescente anche quando la dinamica del Valore Aggiunto risulta in flessione.

<sup>3</sup> In merito si vedano i seguenti documenti: "La riforma del Trasporto Pubblico Locale in Italia nella prospettiva aziendale. Il difficile compromesso tra economicità aziendale ed efficacia sociale, Della Porta e Gitto; "Trasporto Pubblico Locale, il momento di ripartire", Cassa depositi e prestiti.

Confronto Valore Aggiunto e numero di passeggeri TPL, a livello nazionale (2008=100)



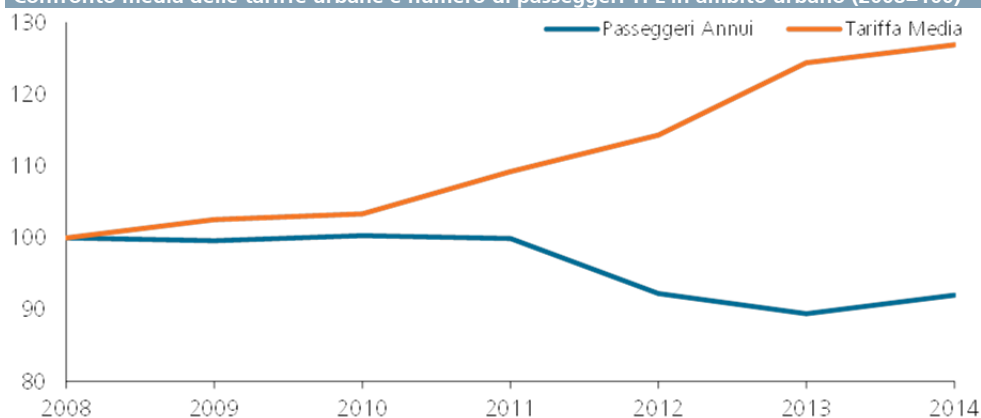
Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati Istat 2016

L'anomala dinamica della domanda di Trasporto Pubblico Locale del periodo recente può trovare diverse motivazioni. E' infatti noto che le scelte dei consumatori in tema di mobilità non siano condizionate esclusivamente dai prezzi, ma risultano inscindibilmente guidate anche da altri fattori, riconducibili alla qualità e alla frequenza dei servizi. La valutazione sul livello dei prezzi e delle tariffe deve quindi essere parametrata alla qualità complessiva dei servizi e al loro grado effettivo di accessibilità da parte dell'utenza.

Negli ultimi anni si assiste a un'accelerazione delle tariffe e, come sintetizzato dall'indagine conoscitiva sul settore dell'Antitrust, "ad un progressivo ed inesorabile scadimento dell'offerta e dell'efficienza dei servizi di TPL"<sup>4</sup>.

Con riferimento alle tariffe, nel periodo di maggior flessione della domanda si registra, infatti, un sensibile aumento. Come ben evidenzia il grafico sottostante nel biennio 2008-10 tariffe e passeggeri rimangono sostanzialmente costanti. Nel triennio 2011-13 le tariffe aumentano in modo sensibile (+24% fino al 2013) e al contempo il numero di passeggeri flette dell'8%. Dal 2013, il numero di passeggeri del trasporto pubblico è ricominciato ad aumentare, e la dinamica delle tariffe risulta meno accentuata. L'aumento totale delle tariffe nel periodo considerato è stato quindi del 27%, mentre la diminuzione del numero dei passeggeri è stata dell'8%.

Confronto media delle tariffe urbane e numero di passeggeri TPL in ambito urbano (2008=100)

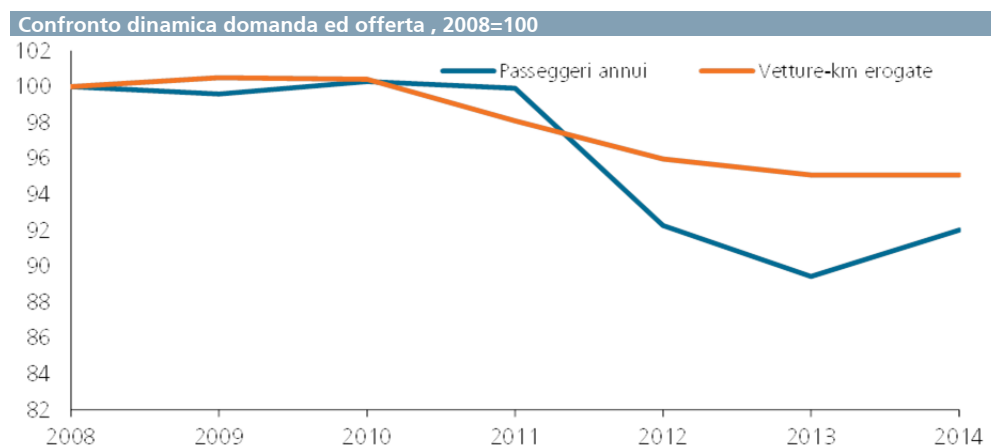


Fonte: Asstra 2015 per le tariffe e Istat 2016 per il numero di passeggeri

<sup>4</sup> Indagine conoscitiva sul settore del Trasporto Pubblico Locale Antitrust, giugno 2016.

Con riferimento all'offerta, è possibile notare una forte flessione nel numero di vetture-km negli anni dal 2008 al 2014.

La figura seguente mostra la dinamica della domanda ed offerta di Trasporto Pubblico Locale: l'offerta mostra un andamento che è decrescente a partire dal 2009, mentre la domanda ha manifestato un calo a partire dal 2011.



Fonte: Asstra 2015 per le vetture-km erogate e Istat 2016 per i passeggeri annui

Gli ultimi anni a partire dal 2008, sono stati caratterizzati da forti tagli della spesa pubblica in conto capitale, che hanno portato a una diminuzione della spesa soprattutto nell'ambito delle infrastrutture e trasporti. Il Trasporto Pubblico Locale ne ha quindi risentito in maniera rilevante.

La diminuzione della domanda di Trasporto Pubblico Locale potrebbe essere avvenuta, quindi, anche a causa della diminuzione quantitativa nell'offerta che ha comportato la chiusura di linee, soprattutto di bus e tram, e al peggioramento qualitativo dell'offerta attribuibile anche al mancato rinnovamento nel parco vetture.

L'andamento della vetustà del parco vetture è sicuramente un buon indicatore sintetico della qualità dell'offerta di Trasporto Pubblico Locale in un determinato periodo, in quanto la necessità di mantenere un certo livello di servizio senza che vengano fatti nuovi investimenti, costringe gli operatori ad un utilizzo di vetture via via più vecchie nel tempo. Nella figura seguente è mostrato l'andamento dell'età media del parco autobus in Italia: questa, risulta essere di 12,2 anni nel 2014, notevolmente maggiore rispetto a quello del 2013 che si attestava sugli 11,2 anni. **L'età media è stata sempre crescente nel periodo 2008-14, tranne appunto nel 2013, in cui si è verificata una lieve diminuzione (-3,6%). In tutto il periodo considerato l'età media del parco autobus in Italia è aumentata di circa il 21%, suggerendo la mancanza di investimenti per un adeguato rinnovamento.** Se si confronta, infatti, il dato sull'età media degli autobus italiani con la media europea, si può notare come effettivamente ci sia parecchia strada da fare nel rinnovamento delle vetture: **l'età media degli autobus in Europa, risulta pari a 7,7** (DEF, 2016). Il gap rispetto all'Europa si evince anche osservando i dati relativi alle immatricolazioni: il rapporto tra numero di autobus immatricolati e popolazione, tra il 2007 ed il 2012, è stato pari a 335 in Italia a fronte dei 525 in Francia, 374 in Germania, 356 in UK e 370 in Spagna<sup>5</sup>.

<sup>5</sup> Numero di autobus immatricolati su 10.000.000 di abitanti. Fonte: Asstra (2012), Autobus e investimenti

Vetustà del parco autobus in Italia (indicatore espresso in anni)

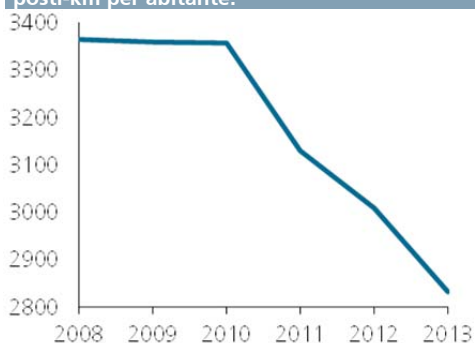


Fonte: Asstra 2015, dati aziendali e dati CED

Con riferimento al calo quantitativo dell'offerta, le statistiche principali riportate dall'Istat inerenti il Trasporto Pubblico Locale riguardano i quattro principali mezzi di trasporto pubblico urbano ed extraurbano: bus, tram, metro e filobus. Le figure seguenti presentano l'andamento dell'offerta di posti-km per abitante dal 2008 al 2013<sup>6</sup>. L'indicatore utilizzato da Istat per presentare l'offerta di Trasporto Pubblico Locale sono i posti-km; l'indicatore che viene presentato nelle figure seguenti, misura i posti-km per abitante.

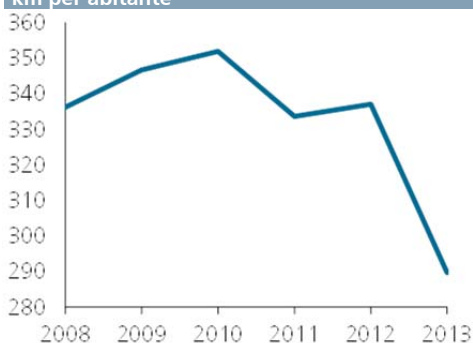
Per quanto riguarda gli autobus, i tagli dell'offerta sono iniziati nel 2010 e hanno portato a una caduta sostanziale, con il valore del 2013 che risulta inferiore del 15,8% rispetto a quello del 2008. L'offerta di tram, ha presentato un andamento più altalenante con una forte caduta nel 2013, concludendo il periodo con un -13,8% rispetto al valore iniziale della serie; l'offerta di filobus ha presentato un andamento molto simile a quello degli autobus, con trend decrescente già dal 2009 e una riduzione totale che si attesta intorno al 21%. La metropolitana invece è l'unico servizio di Trasporto Pubblico Locale che ha visto crescere la sua offerta dal 2010 in poi, soprattutto grazie all'ampliamento della linea B di Roma, il prolungamento delle linee M2 ed M3 di Milano e l'inaugurazione della metropolitana leggera di Brescia; il risultato finale è un +8,2% dal 2008 al 2013.

Offerta di trasporto pubblico per gli autobus, posti-km per abitante.



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati Istat 2015

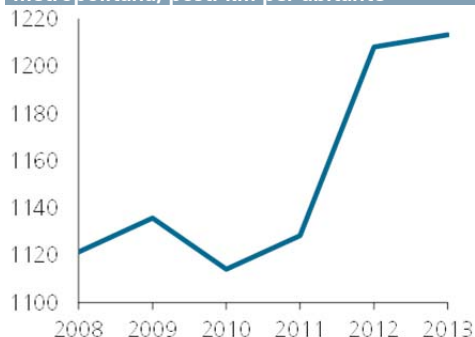
Offerta di trasporto pubblico per i tram, posti-km per abitante



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati Istat 2015

<sup>6</sup> Istat non ha ancora pubblicato le stime per l'offerta di TPL per il 2014

Offerta di trasporto pubblico per la metropolitana, posti-km per abitante



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati Istat 2015

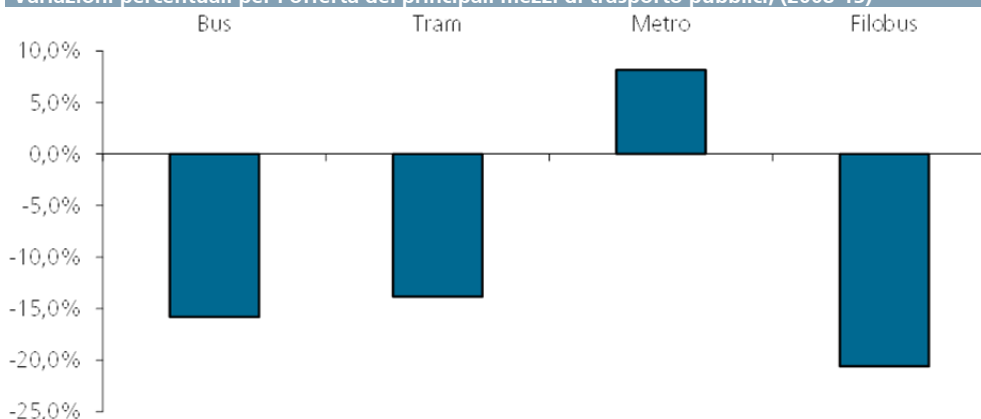
Offerta di trasporto pubblico per i filobus, posti-km per abitante



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati Istat 2015

Escludendo quindi l'ambito della metropolitana, la cui offerta è stata fortemente influenzata dall'inaugurazione di progetti che erano in dirittura di arrivo da molti anni, l'offerta ha presentato una forte caduta in tutti i settori del trasporto locale. La riduzione nell'offerta ha probabilmente accentuato un processo di diminuzione della domanda già in atto. Le rilevazioni aggregate di Isfort indicano una forte ripresa nel 2014, ma le stime per il 2015, anche in questo caso non fanno ben sperare.

Variazioni percentuali per l'offerta dei principali mezzi di trasporto pubblici, (2008-13)



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati Istat 2015

Infine, un elemento dell'offerta che influisce sulla scelta degli individui nell'utilizzare il trasporto pubblico è la qualità percepita dai clienti; nella tabella seguente sono mostrati i punteggi medi per i principali servizi: come è possibile notare i voti sono espressi in decimi. Il minor gradimento si riscontra per i servizi di autobus e tram nelle grandi città. La qualità del servizio percepita non è cambiata di molto negli anni dal 2008 al 2014, infatti la variazione positiva più significativa è relativa al servizio di treno locale nelle grandi città (+4,8%); ma anche la soddisfazione per il servizio di metropolitana è aumentata (4,1%), considerando il campione totale, grazie forse agli ampliamenti delle linee di Roma e Milano. Ma per la restante parte del servizio di Trasporto Pubblico Locale, che poi è quella che risulta maggiormente rilevante, la soddisfazione risulta abbastanza statica e posizionata poco sopra la sufficienza.

Soddisfazione per i vari servizi di TPL (punteggi medi da 1 a 10), variazioni percentuali 2008-14

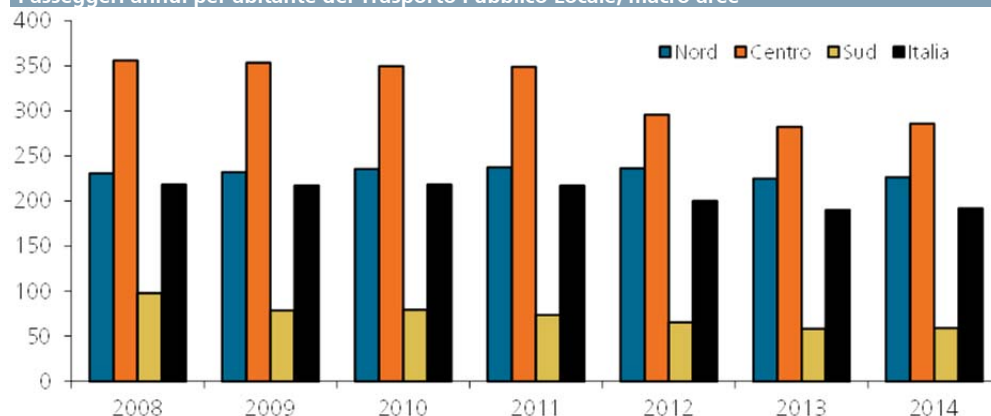
	Punteggi medi		Var.% 2008-14	
	Totale	Grandi città	Totale	Grandi Città
Autobus, tram	6,2	5,7	3,3	0,0
Metropolitana	7,6	7,4	4,1	1,4
Autobus extraurbano	6,6	6,5	1,5	3,2
Treno locale	6,0	6,5	0,0	4,8

Fonte: Asstra 2015, dati Isfort

## Il confronto territoriale

La situazione del trasporto pubblico a livello regionale non risulta omogenea sia in termini di livello, che di dinamica: pur essendoci stato un trend decrescente e generalizzato per tutte le regioni italiane, è possibile notare come le variazioni in termini percentuali della domanda da un anno all'altro differiscano per macro aree in tutto il periodo considerato.

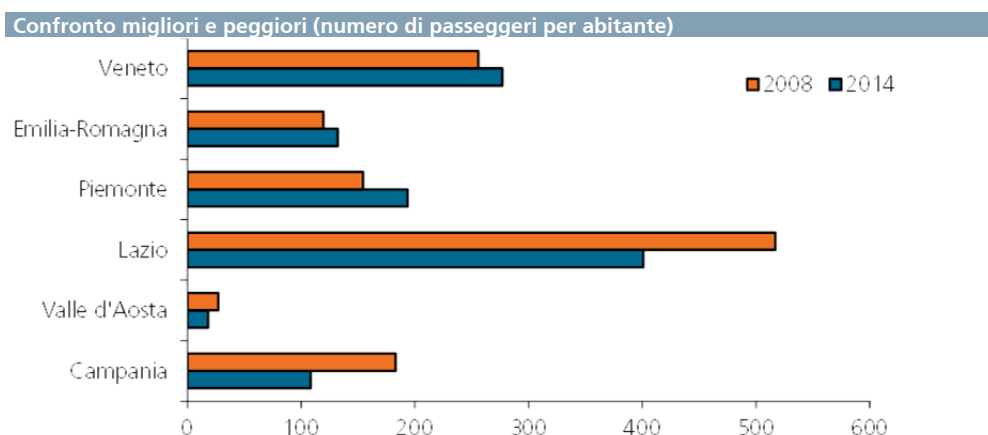
Passeggeri annui per abitante del Trasporto Pubblico Locale; macro aree



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati Istat 2015

Sia al Centro che al Sud è stata registrata una forte decrescita della domanda di trasporto pubblico per abitante: nel Centro la diminuzione nel periodo considerato è stata del 19,8%, dovuta soprattutto al forte calo che si è verificato nel 2012 (-15,2%). Il numero di passeggeri trasportati nel Sud sono invece diminuiti di circa il 40% in 6 anni, stabilizzandosi sui 59 passeggeri per abitante nel 2014, un livello molto basso se confrontato con i numeri del Nord e del Centro, rispettivamente 226 e 285 passeggeri per abitante. Nel Nord, la domanda di trasporto pubblico è risultata abbastanza stabile nel tempo: solo nel 2013 si è verificata una decrescita rilevante (-4,8%) che però non ha avuto seguito nel 2014, determinando quindi una decrescita complessiva del 2%.

Le uniche regioni che hanno fatto registrare una crescita del numero di passeggeri trasportati nel periodo 2008-14 sono l'Emilia-Romagna (+10,5%), il Piemonte (+25,3%) e il Veneto (8%). Nel grafico seguente vengono messi a confronto i livelli di domanda di Trasporto Pubblico Locale delle regioni che hanno mostrato la crescita più alta, con le regioni che invece hanno presentato i risultati peggiori: la Campania ha visto diminuire il numero di passeggeri locali di circa il 40% in 6 anni, mentre per il Lazio la variazione negativa è stata del 22%; risultati molto deludenti vengono registrati anche dalla Valle d'Aosta (-33%).



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati Istat 2015

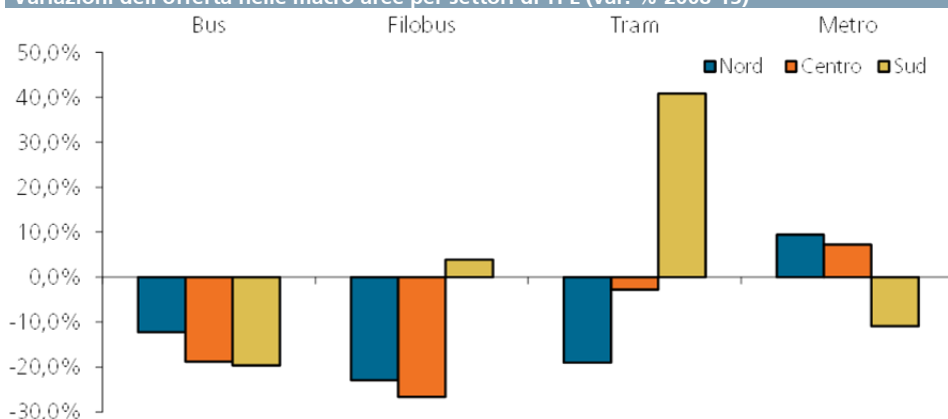
Nella tabella seguente sono riportati il livello per il 2014 e la variazione di domanda per i Comuni capoluogo di provincia che si posizionano sopra la media nazionale. Risultano positivi i dati per Bologna, Brescia, Torino e Venezia, uniche eccezioni ad una situazione di decrescita generalizzata. Nel 2014 nessun comune del Sud presenta livelli superiori alla media italiana (192 passeggeri per abitante).

Capoluoghi di provincia con la più alta domanda di TPL (passeggeri/residenti)		
Città	Passeggeri per residente	Var. % 2008-14
Venezia	746,4	16,8
Milano	459,6	-15,3
Roma	438,7	-22,7
Trieste	318,2	-7,1
Bologna	273,8	5,0
Cagliari	229,9	-13,3
Siena	212,0	-17,6
Genova	228,4	-16,0
Firenze	230,0	-8,7
Torino	271,8	31,2
Brescia	204,6	14,9

Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati Istat 2015

**L'offerta di trasporto pubblico per abitante ha mostrato un andamento decrescente per tutti i settori in tutte le macro aree**, con poche eccezioni positive. Si consideri l'istogramma seguente: è possibile notare che l'offerta di bus è diminuita in tutte le macro aree, con il Sud che ha mostrato una riduzione di circa il 20%; per quanto riguarda l'offerta di filobus, la decrescita dell'offerta nel Nord ed al Centro risulta ancora più forte rispetto a quello dei bus, mentre nel Sud si rileva un lieve aumento. Fortemente positivo appare il risultato ottenuto dall'offerta di tram nel meridione, che cresce di circa il 40% dal 2008 al 2013: è da specificare che un impatto notevole sulla media aggregata è stato registrato dall'espansione e dal miglioramento delle linee di Cagliari e Messina, mentre negli altri capoluoghi di provincia in cui vi è la presenza di una rete di tram l'offerta è risultata abbastanza statica nel tempo. Per quanto riguarda la metropolitana, vi è stato un discreto aumento nel Nord e nel Centro, rispettivamente +9,5% e +7,2%, mentre nel Sud si è verificata una riduzione superiore al 10%, dovuta soprattutto alla diminuzione dell'offerta a Napoli (-10,7%).

Variazioni dell'offerta nelle macro aree per settori di TPL (var. % 2008-13)



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati Istat 2015

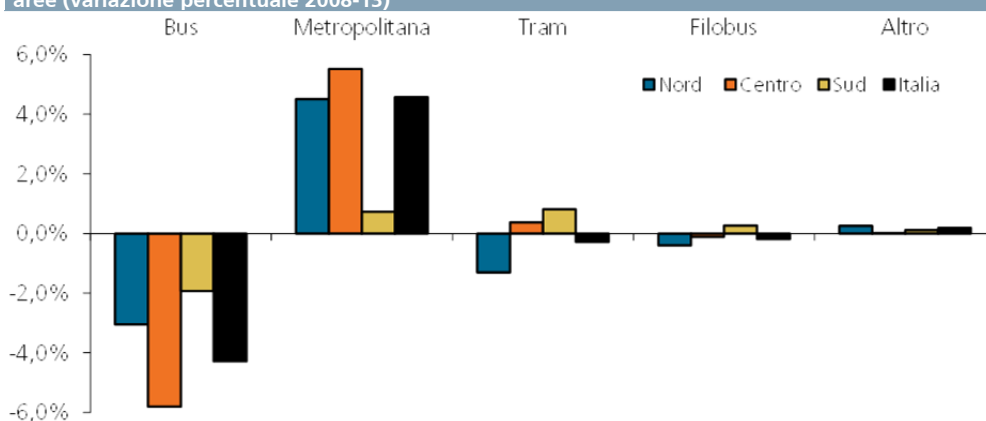
Non si sono verificati dei grossi cambiamenti nelle quote modali dell'offerta di Trasporto Pubblico Locale, anche se si può affermare che l'offerta di autobus abbia ceduto una leggera quota a favore di metropolitana e tram, che nel 2013 risultano maggiormente diffusi sul territorio nazionale rispetto al 2008. L'autobus risulta il mezzo di trasporto più diffuso sul territorio, soprattutto al Sud, dove copre l'86,8% dell'offerta di posti-km per abitante, mentre al Centro e al Nord vi è una maggiore prevalenza di tram e linee metropolitane.

Ripartizione dell'offerta di posti-km per abitante nel TPL nelle macro aree (%)

2013	Autobus	Metropolitana	Tram	Filobus	Altro	Totale
Nord	56,3	29,1	9,2	2,0	3,4	100,0
Centro	63,4	31,7	4,3	0,5	0,1	100,0
Sud	86,8	9,4	1,9	1,3	0,7	100,0
Italia	63,2	27,1	6,5	1,4	1,9	100,0

Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati Istat 2015

Variazioni nella ripartizione per settore delle quote dell'offerta per abitante di TPL nelle macro aree (variazione percentuale 2008-13)



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati Istat 2015

#### Variazione domanda e offerta, c'è una relazione a livello regionale?

Tra le varie cause che hanno portato, presumibilmente, ad una diminuzione della domanda, oltre al rilevante aumento del livello delle tariffe e al basso livello della qualità del servizio percepita, possiamo anche annoverare la diminuzione dell'offerta. Una diminuzione dell'offerta potrebbe aver impattato negativamente sulla domanda; andiamo a considerare se la relazione negativa che è stata descritta in precedenza a livello nazionale, risulta significativa anche a livello

locale. Considerando i dati Istat sul numero di passeggeri e i posti-km offerti per abitante dei Comuni capoluoghi di provincia italiani, abbiamo svolto un'analisi di correlazione tra la variazione del numero di passeggeri e la variazione dei posti km, nel periodo 2008-13.

**Il coefficiente di correlazione tra le due variabili, considerando tutti i capoluoghi di provincia, risulta essere del 21,4%, suggerendo un buon livello di correlazione tra le due variabili.**

Considerando soltanto i capoluoghi di provincia con il più alto numero di passeggeri per abitante, il coefficiente di correlazione è del 73,5%, indicando un legame ancora più forte.

Tali indicazioni portano quindi a concludere che la diminuzione della domanda di Trasporto Pubblico Locale potrebbe essere stata causata non solo da un rilevante aumento delle tariffe, ma anche da una riduzione quantitativa dell'offerta.

Variazioni della domanda e dell'offerta di trasporto pubblico nelle principali città, variazioni percentuali 2008-13		
	Variazione posti-km	Variazione passeggeri
Brescia	14	15
Cagliari	8	-2
Bologna	-4	-1
Trieste	-5	-5
Venezia	-8	11
Torino	-8	25
Milano	-8	-13
Roma	-11	-23
Genova	-14	-13
Firenze	-17	-8
Napoli	-39	-47

Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati Istat 2016

## Le specificità italiane nel contesto europeo

Il confronto con i principali Paesi europei evidenzia in modo molto chiaro le specificità del nostro paese: l'Italia si contraddistingue per un modesto uso del mezzo pubblico e una preferenza spiccata per l'utilizzo dell'automobile e preponderante è il trasporto su gomma rispetto al ferro.

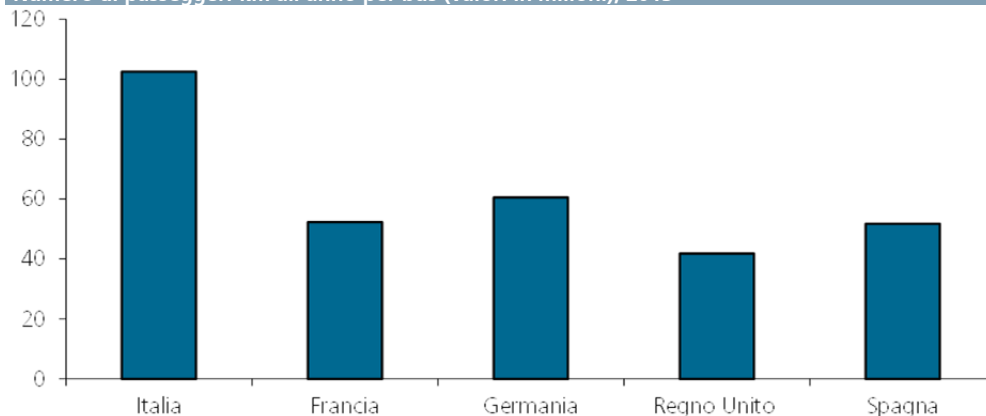
**Rispetto alla media europea l'utilizzo di servizi di Trasporto Pubblico Locale nella mobilità urbana risulta in Italia minoritario.** Mentre in Europa, nei maggiori centri urbani sopra i 550 mila abitanti, circa 2 viaggi su 3 avvengono senz'auto, in Italia, solo il 40% degli spostamenti sono effettuati senza l'auto privata. L'utilizzo dell'insieme dei mezzi pubblici non supera il 14,6%.

Con riferimento alla modalità di trasporto, negli altri paesi europei risulta molto più diffuso l'utilizzo di tram e metropolitana, mentre in Italia preponderante è l'uso del trasporto su gomma. I passeggeri-km annui per il servizio bus è in Italia doppio rispetto alla Francia e alla Spagna e quasi triplo rispetto a quanto registrato nel Regno Unito.

**Peraltro, negli ultimi 15 anni, il divario nella modalità di trasporto non mostra segnali di attenuazione:** in Italia la domanda di trasporto su gomma è stata costantemente in crescita fino al 2007 e stabile negli anni successivi. L'unico paese che ha mostrato un numero di passeggeri crescente nel tempo è stata la Francia, mentre in Germania l'utilizzo degli autobus è risultato via via meno diffuso nel tempo. Spagna e Gran Bretagna mostrano un andamento altalenante con variazioni cumulate modeste.

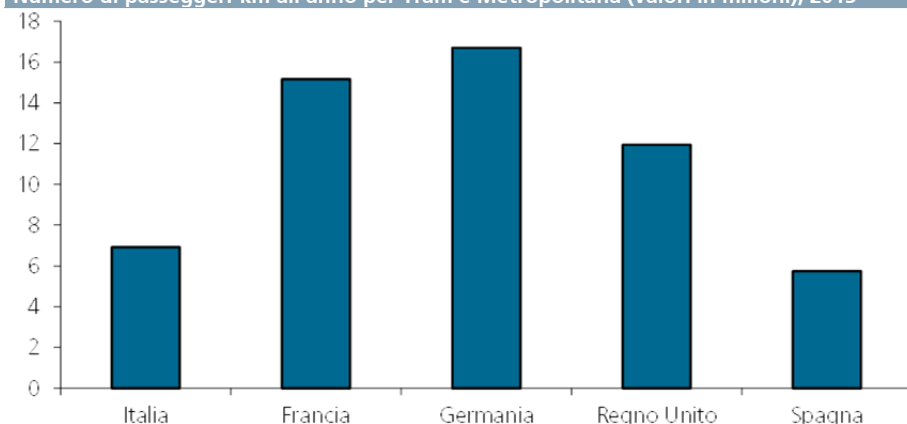
Con riferimento alla domanda di trasporto locale su ferro, l'Italia accelera ma non in modo significativamente diverso rispetto agli altri paesi: posto pari a 100 il numero di passeggeri su ferro nel 2000, l'Italia si posiziona a 123, la Germania a 114, il Regno Unito a 143.

Numero di passeggeri-km all'anno per bus (valori in milioni), 2013



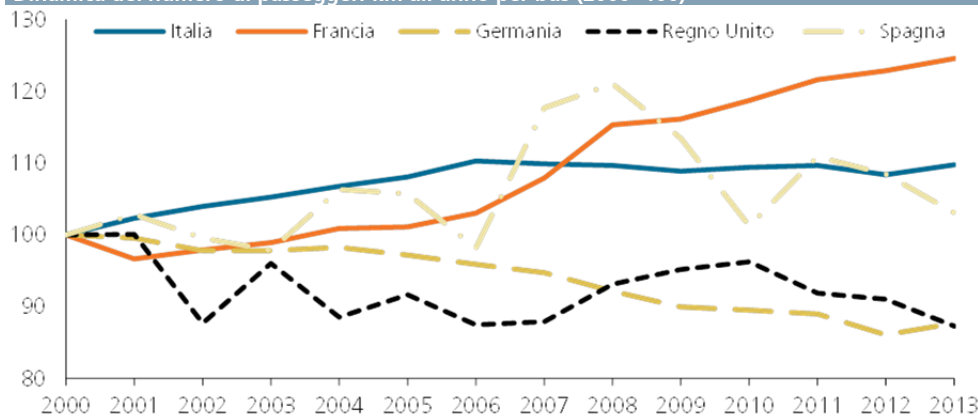
Fonte: Eurostat 2015

Numero di passeggeri-km all'anno per Tram e Metropolitana (valori in milioni), 2013



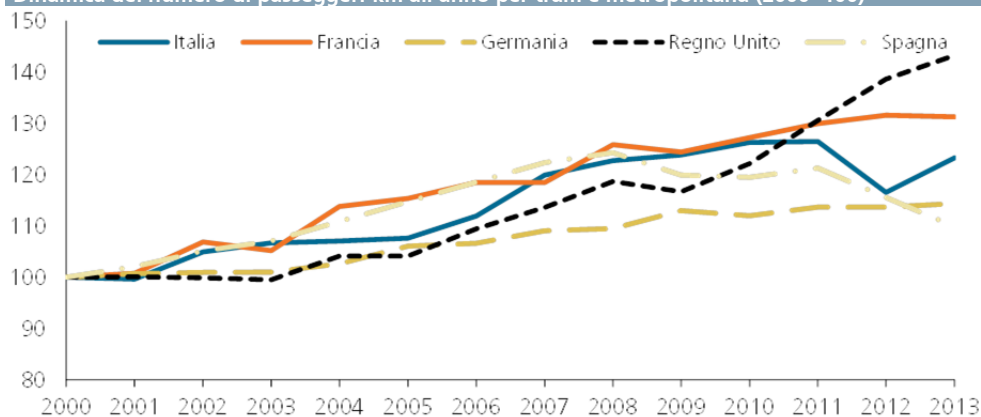
Fonte: Eurostat 2015

Dinamica del numero di passeggeri-km all'anno per bus (2000=100)



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati Eurostat 2015

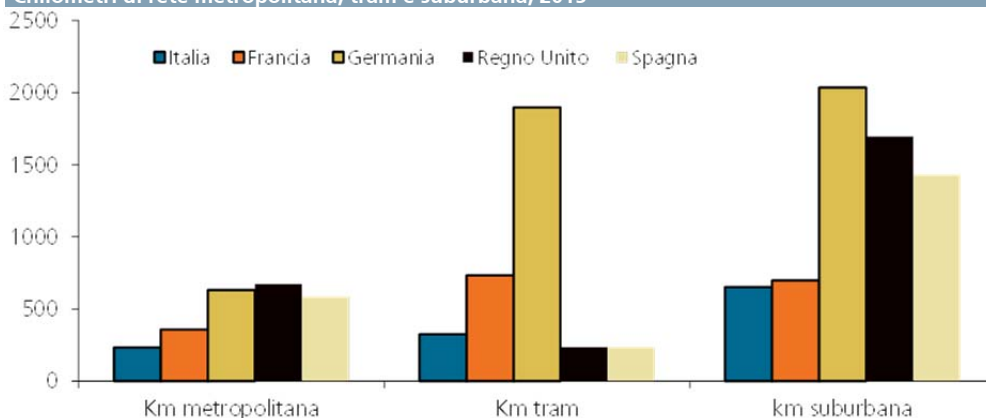
Dinamica del numero di passeggeri-km all'anno per tram e metropolitana (2000=100)



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati Eurostat 2015

Pertanto negli altri paesi europei risulta molto più diffuso l'utilizzo di tram e metropolitana e le tendenze recenti non risultano modificare tale modello. Il Trasporto Pubblico Locale in Italia mostra un modesto sviluppo di reti metropolitane e tramviarie nel contesto urbano.

Chilometri di rete metropolitana, tram e suburbana, 2015



Fonte: Rapporto Pendolaria 2015

Nell'istogramma, sono mostrati i dati relativi ai chilometri di rete metropolitana, tramviaria e di linee ferroviarie suburbane nei cinque paesi considerati: è possibile notare il divario che ci separa dalle altre realtà europee; l'offerta di chilometri di metropolitana nel Regno Unito risulta quasi tripla rispetto all'offerta totale in Italia; per quanto riguarda i chilometri di tram soltanto Francia e Germania presentano un'offerta nettamente maggiore rispetto all'Italia, ma è nel settore della rete suburbana che l'Italia mostra di dover fare ancora qualche passo in avanti, in quanto l'offerta negli altri contesti europei, ad eccezione della Francia, è di gran lunga superiore, con la Germania che è arrivata ad installare 2.035 chilometri di rete nel corso degli anni.

Se approfondiamo l'analisi a livello di città, facendo un confronto tra le principali metropoli di questi 5 paesi, possiamo notare come il divario in alcuni casi risulti notevole; nella tabella seguente consideriamo l'offerta di trasporto ferrato a Roma e nelle altre capitali europee.

Chilometri di rete e numero di linee metro e suburbane				
Città	Metropolitana		Ferrovie suburbane	
	Km di rete	Numero di linee	km di rete	Numero di linee
Londra	464,2	14	464,1	26
Madrid	291,5	12	366,9	11
Parigi	219,5	16	587	22
Berlino	147,5	10	331,5	15
Liverpool	120,6	4	-	-
Barcellona	120,3	11	494,3	7
Amburgo	105	4	150,3	6
Milano	100	4	186,4	8
Roma	59,6	3	195,1	7
Lille	45,5	2	50	7

Fonte: Pendolaria 2015

La città europea con la rete metropolitana maggiormente estesa è quella di Londra, con 464 chilometri e 14 linee, mentre la città che presenta la maggiore estensione di rete suburbana è Barcellona. I chilometri di rete metropolitana di Milano sono in linea con le altre città europee che non sono capitali, con una estensione che nel 2015 risultava di 100 chilometri. L'offerta di rete metropolitana e ferroviaria di Roma, invece, risulta fortemente insufficiente, se confrontata con le altre capitali europee, soprattutto considerando la vastità del comune; con i suoi 59 chilometri di rete suddivisi su 3 linee, la metro di Roma risulta quasi 8 volte inferiore rispetto a quella di Londra.

Si evince, quindi, che lo sviluppo del Trasporto Pubblico Locale in Italia ha seguito un percorso differente rispetto a tutte le altre realtà europee, dove l'utilizzo dell'autobus risulta molto inferiore che in Italia, mentre risulta molto più sviluppato il trasporto su ferro. Vista l'importanza che viene riconosciuta, nelle analisi delle istituzioni in ambito di politica economica, alle infrastrutture ed ai servizi di trasporto affinché vi sia uno sviluppo economico forte e bilanciato, il netto divario tra l'Italia e le altre nazioni deve essere un monito e uno stimolo a definire progetti di sviluppo a lungo termine per il trasporto pubblico in ambito urbano.

## Il Trasporto Pubblico Locale nelle Città Metropolitane

Dal 1° gennaio 2015 sono operative le Città Metropolitane. Istituite dalla Legge n. 56/2014 (Legge Delrio), esse sono istituzioni di secondo livello con gli stessi confini amministrativi delle vecchie province.

La Legge Delrio ha istituito 10 Città Metropolitane nelle Regioni a statuto ordinario: Torino, Milano, Venezia, Genova, Bologna, Firenze, Bari, Napoli, Reggio Calabria e Roma Capitale. Ai 10 nuovi Enti di area vasta previsti dalla Legge si aggiungono le 4 Città Metropolitane individuate dalle Regioni a statuto speciale: Palermo, Catania e Messina in Sicilia e Cagliari in Sardegna.

Le Città Metropolitane hanno come finalità istituzionali generali:

- la cura dello sviluppo strategico del territorio metropolitano;
- **la promozione e la gestione integrata dei servizi, delle infrastrutture e delle reti di comunicazione di interesse della Città Metropolitana;**
- la cura delle relazioni istituzionali afferenti al proprio livello, ivi comprese quelle con le città e le aree metropolitane europee;
- l'urbanistica comunale nell'ambito metropolitano.

Fra le funzioni fondamentali che vengono assegnate alle Città Metropolitane vi sono:

- la "strutturazione di sistemi coordinati di gestione dei servizi pubblici e l'organizzazione dei servizi pubblici di interesse generale di ambito metropolitano. D'intesa con i Comuni interessati la Città Metropolitana può esercitare le funzioni di predisposizione dei documenti di gara, di stazione appaltante, di monitoraggio dei contratti di servizio e di organizzazione di concorsi e procedure selettive";
- la "mobilità e viabilità, anche assicurando la compatibilità e la coerenza della pianificazione"<sup>7</sup>.

**Il Trasporto Pubblico Locale risulta quindi nell'alveo delle competenze della Città Metropolitana, con l'obiettivo di semplificare il coordinamento e le funzioni e rappresentare un unico strumento di interfaccia con il territorio.** Anche attraverso questa funzione le Città Metropolitane potranno contribuire all'incremento di efficienza da parte della Pubblica Amministrazione; la nuova Città Metropolitana dovrà essere in grado di eliminare le procedure ridondanti, facilitare la creazione di economie di scala nel servizio di trasporto nell'area metropolitana e centralizzare le risorse, al fine di garantire una maggiore autonomia ed efficacia di spesa.

I diversi Statuti delle Città Metropolitane hanno poi esplicitato in maniera differenziata le funzioni attribuite dalla Legge istitutiva.

**In generale spetta alla Città Metropolitana la pianificazione e programmazione della rete e dei servizi, in coerenza con i programmi regionali, con la finalità di garantire integrazione e unitarietà della gestione.**

Il ruolo delle Città Metropolitane dovrà essere gestito nell'ambito della programmazione regionale e pertanto cruciali saranno le deleghe e le modalità di coordinamento fra i diversi livelli di governo. Dall'assetto organizzativo in termini di distribuzione di ruoli, poteri, responsabilità e dal processo decisionale e dalle tempistiche dipenderanno la capacità di decidere e la qualità delle decisioni stesse. All'oggi, la "complessa governance multilivello del settore del TPL è una

---

<sup>7</sup> Legge Delrio, art. 1, comma 44.

delle principali cause di criticità del settore, che contribuisce a spiegarne le performance particolarmente insoddisfacenti<sup>8</sup>. Tra le cause comunemente indicate vi sono la ridondanza, cavillosità, variabilità e non chiarezza degli ordinamenti e delle leggi e l'inefficienza del sistema istituzionale-amministrativo.

In diversi Statuti è inoltre presente un ruolo di promozione della mobilità sostenibile.

Il ruolo che le Città Metropolitane potranno avere dipende strettamente dalle risorse che verranno loro riconosciute e attribuite. All'oggi, il tema delle risorse economiche e professionali è uno dei punti più critici. Fra le ipotesi vi è anche che le Città Metropolitane possano rientrare tra i soggetti destinatari delle risorse del Fondo per il Trasporto Pubblico Locale direttamente, ovvero senza l'intermediazione delle Regioni.

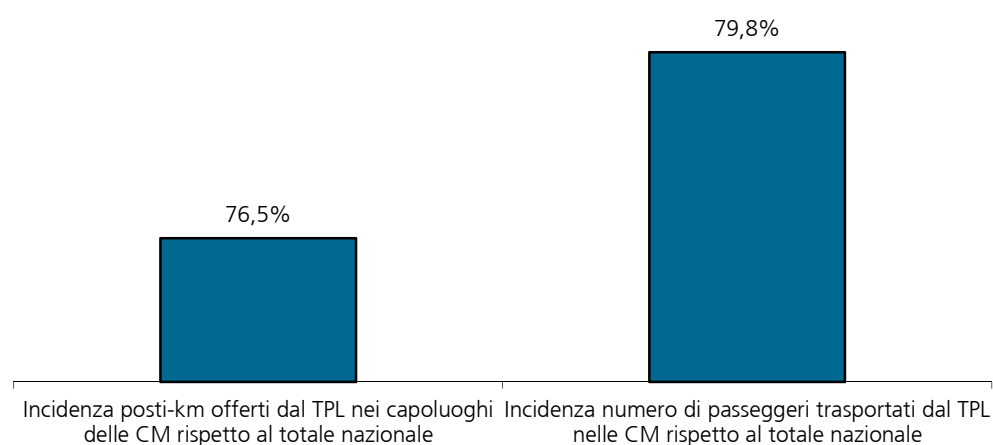
## Lo stato del servizio

Trattandosi delle Città di maggiori dimensioni, in esse si concentrano i principali e più sensibili problemi di congestione, di inquinamento e anche di offerta e domanda di TPL.

**Nelle 14 Città Metropolitane si concentra la quasi totalità delle reti di metro e tram;** rimangono escluse solo la metropolitana di Brescia e le tramvie di Bergamo, Trieste, Padova e Sassari. Anche con riferimento all'offerta di trasporto su gomma, il peso delle nuove istituzioni è di assoluto rilievo: il 64% dei posti-km offerti dal servizio bus si concentra nei 14 Comuni capoluogo, così come l'83% dei posti-km nei filobus. Nel complesso nei Comuni capoluogo delle Città Metropolitane si realizzano i tre quarti dell'offerta complessiva di TPL.

**Con riferimento alla domanda, nelle Città Metropolitane si concentra l'80% dei passeggeri trasportati ogni anno dal TPL.**

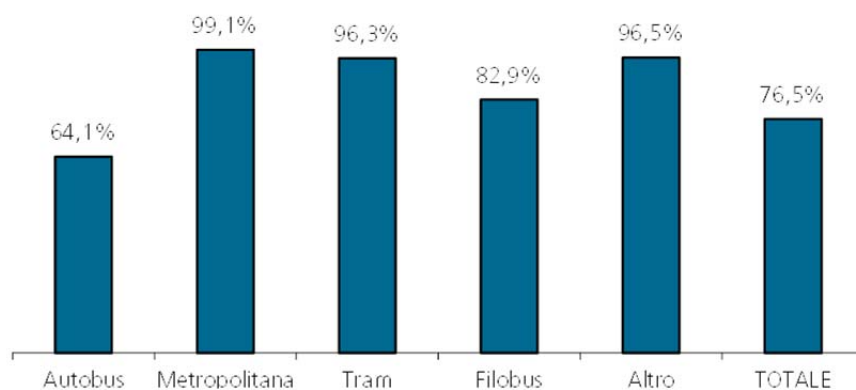
Il peso delle Città Metropolitane (CM) sull'offerta e sulla domanda di TPL (i dati si riferiscono ai soli Comuni capoluogo)



Fonte: Istat, 2015

<sup>8</sup> Indagine conoscitiva sul settore del Trasporto Pubblico Locale, Antitrust, giugno 2016.

Offerta di TPL: incidenza delle CM sull'offerta complessiva per modalità di trasporto (2013)



Nota: incidenza % posti-km offerti dal TPL nelle Città Metropolitane rispetto al totale nazionale  
Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati Istat

Se domanda e offerta di Trasporto Pubblico Locale appaiono fortemente concentrate nelle 14 Città Metropolitane, molto meno concentrata risulta la domanda di mobilità. Poco più del 50% delle autovetture circolanti nei Comuni capoluogo è infatti immatricolata nelle 14 Città Metropolitane.

La domanda e l'offerta di TPL nelle Città Metropolitane risulta alquanto eterogenea fra le diverse città. I posti-km offerti ponderati sulla popolazione residente mostrano che le Città a maggior concentrazione di offerta sono Milano, Venezia e Cagliari. Se si guarda ai km di rete ponderati sulla superficie, emerge anche la rilevanza di Torino.

Anche la domanda di TPL è molto disomogenea fra le Città: elevata a Milano, Venezia e Roma; bassa nelle Città del Sud che si collocano tutte abbondantemente sotto la media nazionale, con Napoli e Cagliari che si posizionano sopra la media del Mezzogiorno.

L'offerta di Trasporto Pubblico Locale nelle Città Metropolitane (2013)

Città Metropolitana	Posti-km offerti dal TPL nelle Città Metropolitane (migliaia per abitante)	Reti urbane di TPL nelle Città Metropolitane (km di rete ogni 100 km <sup>2</sup> di superficie)
Torino	6.663	596,1
Milano	13.113	461,0
Venezia	11.407	95,9
Genova	4.677	319,7
Bologna	3.897	248,0
Firenze	5.560	373,7
Roma	7.965	190,1
Napoli	2.333	387,0
Bari	3.146	265,8
Reggio Calabria	1.947	156,2
Palermo	2.124	212,3
Messina	755	102,5
Catania	2.774	141,5
Cagliari	8.661	413,8
<b>Area geografica</b>		
Nord	5.488	143,5
Centro	5500	118,3
Sud e isole	2178	76,4
Italia	4.482	106,8

Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati Istat

Numero di passeggeri per abitante trasportati dal Trasporto Pubblico Locale (2014)	
<b>Città Metropolitana</b>	
Torino	271,8
Milano	459,6
Venezia	746,4
Genova	228,4
Bologna	273,8
Firenze	230,0
Roma	438,7
Napoli	132,1
Bari	55,4
Reggio Calabria	36,0
Palermo	38,3
Messina	24,3
Catania	43,4
Cagliari	229,9
<b>Area geografica</b>	
Nord	226,2
Centro	285,7
Sud e isole	58,9
Italia	192,0

Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati Istat

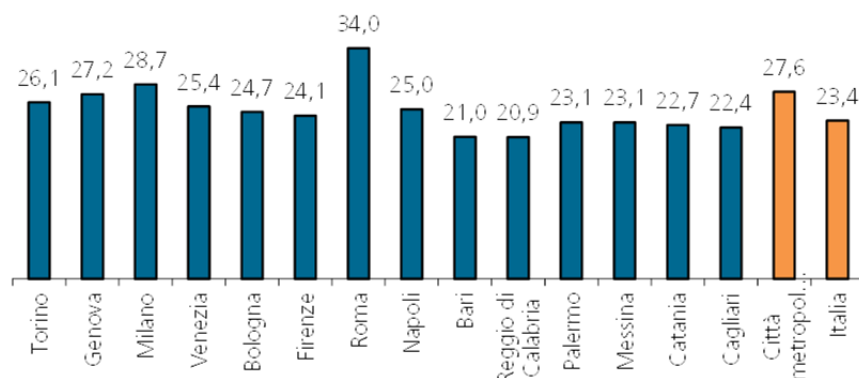
## Il ruolo del nuovo livello istituzionale

La gestione e pianificazione del TPL nelle Città Metropolitane è elemento critico e fondamentale. Le odierne Città Metropolitane risultano fortemente congestionate, non soltanto all'interno del Comune capoluogo o di singoli Comuni, ma anche e soprattutto sulle principali direttrici di collegamento che insistono sulla realtà metropolitana. L'area metropolitana si contraddistingue, infatti, **per definizione, per la rilevanza dei flussi di pendolarismo giornaliero verso i centri urbani di maggiori dimensioni**. L'Italia è tra i Paesi europei con i più alti livelli di congestione (Milano e Roma sono la prima e la settima città più congestionata d'Europa) ed è seconda in Europa per tasso di motorizzazione (608 autovetture ogni 1.000 abitanti nel 2014, rispetto ad una media UE di 487<sup>9</sup>).

Al fenomeno della congestione del traffico urbano si aggiungono i problemi dell'inquinamento atmosferico e dell'aumento del tempo dedicato alla mobilità (in Italia, nelle aree urbane, la velocità media di spostamento nelle ore di punta è di 7-8 km/ora). Nelle Città Metropolitane delle regioni statuto ordinario il tempo dedicato alla mobilità è pari a 27,6 minuti al giorno, rispetto a una media nazionale di 23,4 minuti.

<sup>9</sup> Dati di fonte Acea - European Automobile Manufacturers Association (l'associazione dei costruttori automobilistici europei).

Tempo dedicato alla mobilità nelle Città Metropolitane - Anno 2011 (numero medio di minuti)



Fonte: Istat

**La Città Metropolitana potrà fare molto in tema di integrazione su scala metropolitana del servizio.** Come noto, il tema dell'integrazione è uno dei più delicati e complicati: inevitabilmente, però, i servizi andranno pensati in una logica di copertura dell'intero territorio metropolitano, permettendo ai residenti di muoversi in modo efficiente da un punto all'altro, senza avvantaggiare o svantaggiare alcune aree. Oggi tra le diverse Città Metropolitane italiane si osserva un'evidente variabilità in termini di utilizzo del sistema di Trasporto Pubblico Locale. Questo induce a promuovere una maggiore integrazione nella gestione dei diversi servizi di trasporto pubblico (ad esempio, trasporti urbani ed extra-urbani su strada e ferro) e ad adottare meccanismi in grado di disincentivare la preferenza dei cittadini verso la mobilità individuale.

In questa logica, potrà essere rilevante l'utilizzo di soluzioni intermodali, ovvero l'utilizzo di diverse modalità e mezzi di trasporto, in chiave sistemica, anche attraverso la gestione integrata del servizio e la creazione di una tariffa comune a tutta la Città Metropolitana.

**Fra le sfide che le Città metropolitane dovranno affrontare per il TPL vi è il fenomeno della suburbanizzazione,** ovvero la generalizzata tendenza alla maggiore crescita demografica delle corone metropolitane rispetto al Comune capoluogo. Tale trend si evidenzia in quasi tutte le Città Metropolitane italiane, con l'eccezione di Reggio Calabria. Al contrario, nelle Città Metropolitane di Genova e Messina la popolazione è in calo, sia nel Comune capoluogo che nella corona periferica.

Con riferimento al rapporto tra popolazione residente nel centro e nella cintura dell'area metropolitana, solo in 4 centri su 14 (Napoli, Genova, Roma e Palermo) la popolazione del Comune capoluogo supera quella della corona, mentre nelle restanti 10 Città Metropolitane la popolazione che vive fuori dal Comune capoluogo è prossima o supera il 60% degli abitanti totali. Ciò conferma le sfide in termini di integrazione e pianificazione del servizio di TPL che i nuovi enti saranno chiamati ad amministrare.

Una pianificazione e una gestione del servizio secondo logiche di area vasta potrà infatti consentire di far crescere la ricchezza del territorio e il PIL pro-capite degli abitanti: a conferma che la connettività all'interno dell'area metropolitana è una variabile chiave per la crescita economica, alcune recenti rilevazioni dell'OCSE mostrano che un dimezzamento dei tempi di percorrenza verso i capoluoghi metropolitani corrisponde, a livello europeo, ad un incremento del PIL pro-capite medio annuo tra +0,2% e +0,4%.

**La gestione della mobilità e del trasporto pubblico nelle aree metropolitane dovrebbe peraltro ispirarsi anche a un crescente utilizzo di una mobilità intelligente che non richiede**

**necessariamente la costruzione di infrastrutture e reti**, ma che punti ad ottimizzare l'esistente attraverso l'utilizzo e l'integrazione di sistemi ICT e nuove tecnologie, permettendo di intervenire sui problemi in tempo reale, con costi ridotti e in tempi brevi. Inoltre, andrebbero incentivate anche le diverse soluzioni di "mobilità dolce" (ad esempio, la piste ciclabili), con basso impatto ambientale e che integrano le soluzioni di trasporto più innovative, incluse quelle relative alla sharing economy abilitate dalle nuove tecnologie (sistemi di carsharing/carpooling; sistemi intelligenti di bikesharing; smart parking; ecc.

Nei programmi elettorali dei candidati Sindaci nelle sei Città Metropolitane (Roma, Milano, Torino, Napoli, Bologna e Cagliari) recentemente chiamate al voto, il Trasporto Pubblico Locale è una delle variabili chiave.

Nella tabella seguente si sono riassunte le principali proposte formulate dai candidati sindaci sul tema del TPL. Le proposte sono state raggruppate per tipologia e hanno riguardato l'introduzione e/o l'ampliamento di zone a traffico limitato e di corsie preferenziali; il tema della tariffazione integrata; la diffusione di mezzi di mobilità dolce (car sharing, bike sharing..); gli investimenti in mezzi e in reti. Per ogni Comune si contano le ricorrenze nei programmi esaminati.

A Milano, per esempio, i tre candidati hanno focalizzato l'attenzione sulle zone a traffico limitato e la tariffa unica. Ovviamente le soluzioni proposte erano diverse, ma il tema è ricorrente. A Torino grande attenzione è dedicata alle proposte di mobilità dolce (car sharing, bike sharing etc..) e allo sviluppo di nuove linee metropolitane.

Il TPL nei programmi elettorali dei candidati sindaci delle Città Metropolitane						
	Roma	Milano	Torino	Napoli	Bologna	Cagliari
Zone a traffico limitato/corsie preferenziali	3	3				
Tariffa unica		3				1
Mobilità dolce	2		4			1
Rinnovo parco mezzi		1	1			
Estensione orari		1				1
Nuove linee ferro	3	2	3	1		2
Candidati sindaci monitorati	Meloni Raggi	Parisi Sala	Fassino Appendino	De Magistris Lettieri	Merola Bugani	
	Giachetti Marchini	Corrado	Morano Airaud	Valente	Borgonzoni	

Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su programmi elettorali

## Novità e prospettive per il quadro normativo

Il settore del Trasporto Pubblico Locale è in attesa di interventi normativi mirati e specifici. Il settore sarà, in parte, toccato dai Testi Unici sui Servizi Pubblici Locali e sulle Partecipate Pubbliche, meglio noti come “riforma Madia”, sui quali però non si è ancora giunti ad un testo definitivo.

Nonostante gli annunci, che anticipavano l’emanazione dei decreti rispetto alla scadenza prevista dalla legge delega (i decreti dovranno essere emanati massimo entro 18 mesi dall’approvazione della legge di riforma della PA, Legge 124/2015, avvenuta nell’agosto 2015), ad oggi non si è ancora giunti a un punto di arrivo. Più critico e ancora controverso risulta essere il TU sui Servizi Pubblici Locali che peraltro sarà anche quello più rilevante per il servizio di trasporto locale<sup>10</sup>.

**I Testi Unici consentiranno di superare le diverse incongruenze derivanti dal sovrapporsi di discipline diverse che impediscono una lettura organica delle disposizioni specifiche sul settore e generano profonda incertezza, ricorsi e contenzioso circa gli affidamenti e le modalità di regolazione del servizio. L’obiettivo dei Testi Unici sarà proprio quello di rappresentare un elemento di semplificazione e armonizzazione di diversi disposti normativi.** Tuttavia l’analisi del nuovo assetto non potrà che essere effettuata solo alla luce dei testi definitivi.

Il Testo Unico sui SPL nell’esercizio del potere di delega attribuito dalla legge, si atterrà “ai seguenti principi e criteri direttivi generali” e al primo punto viene indicata la “elaborazione di un testo unico delle disposizioni in ciascuna materia, con le modifiche strettamente necessarie per il coordinamento delle disposizioni stesse”: le specificità del TPL dovrebbero quindi non essere modificate, inoltre qualsiasi norma venga adottata sarà armonizzata con la legislazione del settore nonché con le norme dettate dall’Autorità di Regolazione dei Trasporti.

**Nel TU dei Servizi Pubblici Locali “bollinato” è anche incluso un intervento legislativo ad hoc sul Trasporto Pubblico Locale che allo stato sembra però possibile venga stralciato.** Il Consiglio di Stato ha infatti evidenziato “che le disposizioni sul Trasporto Pubblico Locale contenute negli artt. 22, 23, 26, 27 e 35, in quanto specificamente concentrate su un singolo settore, determinano uno squilibrio sistematico nel testo unico e sembrano porsi in contrasto con i principi e i criteri direttivi generali della legge di delega (art. 16, comma 2, lettere a), b), c) e d)). Le stesse appaiono dunque, nel loro complesso, incompatibili con la finalità di procedere al riordino sistematico della disciplina della materia dei Servizi Pubblici Locali di rilevanza economica. Pertanto, se ne raccomanda l’espunzione dal decreto legislativo”.

Vale la pena ricordare che l’ultimo provvedimento organico in materia di Trasporto Pubblico Locale risale al decreto legislativo n. 422 del 1997. In seguito, sono intervenute riforme che riguardavano “l’insieme” dei Servizi Pubblici Locali e non in modo specifico il TPL. Peraltro, come noto, l’altalena normativa ha determinato una elevata incertezza bloccando e rallentando l’efficientamento e la liberalizzazione del settore (su questo si veda SPL Monitor maggio 2015).

---

<sup>10</sup> Allo stato il testo del decreto legislativo contenente il Testo Unico sui Servizi Pubblici Locali è stato approvato in via preliminare dal Consiglio dei Ministri del 21 gennaio 2016, ha ricevuto il Parere del Consiglio di Stato il 3 maggio 2016 ed è stato esaminato dalla Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome, che ha espresso parere positivo il 12 maggio 2016, pur evidenziando preoccupazione per il sostanziale sfavore per gli affidamenti in house che permea la nuova disciplina e disaccordo per le misure premiali volte a favorire la concorrenza è stato infine inviato alle Camere e assegnato alla Commissione Affari costituzionali e, per le conseguenze di carattere finanziario, alla Commissione Bilancio, che dovranno esprimere i propri pareri entro il 6 agosto 2016. Il testo sarà inoltre esaminato in sede consultiva dalle Commissioni Giustizia, Industria, Ambiente e Politiche UE, che dovranno formulare osservazioni entro il 17 luglio 2016. L’atto, infine, è stato trasmesso alla Commissione parlamentare per la semplificazione, che dovrà esprimere il proprio parere entro il medesimo termine del 6 agosto 2016.

Peraltro a seguito della sentenza di incostituzionalità della riforma dei Servizi Pubblici Locali contenuta nel l'art. 4 del D.L. n. 138/2011 il settore trova oggi compiuta regolazione nel Regolamento Comunitario 1370/2007 e nelle norme nazionali di richiamo (art. 61 della legge 99/09 e art. 4-bis della legge 102/99), nel decreto Burlando (D.Lgs. 422/97) e nelle norme regionali.

I principali aspetti possono essere così riassunti:

1. il periodo transitorio scadrà il 3 dicembre 2019, fino a tale data è pertanto consentito mantenere gli attuali affidamenti diretti;
2. le modalità di affidamento dei servizi a regime sono tre:
  - affidamento con gara,
  - affidamento diretto a società in house (si veda paragrafo successivo per le principali novità).
  - affidamento a società mista.

E' inoltre possibile un'ulteriore modalità di affidamento (cosiddetto affidamento diretto sotto soglia), ex Regolamento Comunitario in caso di emergenza e nel settore del trasporto ferroviario regionale.

**Importante e crescente è poi il ruolo rilevante della Autorità di Regolazione de Trasporti (ART) istituita nel 2012** <sup>11</sup>, con compiti inerenti all'individuazione delle "condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto nazionali e locali connotati da oneri di servizio pubblico, individuate secondo caratteristiche territoriali di domanda e offerta"<sup>12</sup>). Nella prospettata riforma del TPL contenuta nel Testo Unico sui Servizi Pubblici Locali (art. 17) vengono previste competenze ulteriori per l'ART, anche con riguardo alla fase programmatica.

A giugno 2015 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha approvato il Regolamento sul bando tipo nelle gare per il TPL che affronta buona parte dei nodi critici. Inoltre ulteriori interventi in tema di TPL hanno riguardato la tutela dei consumatori/passeggeri e delle convenzioni relative alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di Trasporto Pubblico Locale passeggeri.

## La riforma del TPL nel Testo Unico sui Servizi Pubblici Locali

Norme specifiche per il TPL sono previste ai seguenti articoli.

Art. 14: Bacini e livelli adeguati dei servizi di Trasporto Pubblico Locale e regionale. *Si individua per la prima volta, con riferimento alla dimensione dei bacini di programmazione, una soglia minima di 350 mila abitanti. I bacini possono poi articolarsi in più lotti di gara tenendo conto delle caratteristiche della domanda.. Significative implicazioni concorrenziali connesse al lotto unico.*

Art. 22: Obblighi contrattuali e disposizioni per l'innovazione del TPL. *Si prevede che per i contratti di servizio sottoscritti dopo il 31 dicembre 2017 l'obbligo di dotare i veicoli di sistemi elettronici per il conteggio dei passeggeri e il divieto di circolazione mezzi euro 0 e euro 1*

Art. 23: Modifica dei criteri di riparto del Fondo per il concorso finanziario dello stato al TPL. *Si rinvia ad un decreto ministeriale la definizione dei criteri con cui le Regioni determinano i livelli adeguati dei servizi di TPL con gli obiettivi di soddisfazione della domanda di mobilità,*

<sup>11</sup> art. 36 del D.L. 1/12.

<sup>12</sup> art. 37, comma 2, let. d) DL n. 201/2011.

*eliminazione delle duplicazioni, scelta di modalità innovative e meno costose per le aree a domanda debole. Di rilievo è la previsione in base alla quale, a partire dal secondo anno dall'entrata in vigore del decreto, i nuovi livelli adeguati del servizio saranno usati per ripartire il FNT invece dell'offerta storica*

Art. 26: Lotta all'evasione tariffaria nel settore del TPL. *Si prevede la figura degli "agenti accertatori", ruolo che può essere svolto anche da personale non dipendente delle aziende di trasporto.*

Art. 27: Tutela dell'utenza nel settore del TPL

Art. 35: Disposizioni in materia di TPL per la pianificazione e finanziamento della mobilità urbana sostenibile. *Contiene disposizioni per la pianificazione e il finanziamento della mobilità urbana sostenibile, sia ad un decreto interministeriale la formulazione di nuove linee guida per la redazione dei piani urbani di mobilità sostenibile (PUMS) che dovranno essere adottati dalle città con più di 100 mila abitanti.*

In linea del tutto generale l'intervento normativo è volto ad introdurre misure finalizzate alla concorrenza e alla qualità dei servizi. Si prevedono, fra l'altro, l'adozione di sistemi elettronici per il conteggio dei passeggeri e la disponibilità di dispositivi satellitari per l'individuazione del posizionamento dei mezzi. Si introduce la possibilità di ricorrere al noleggio degli autobus senza conducente con la finalità di agevolare il cambio delle flotte. Si prevede che nei contratti di servizio venga esplicitato il costo dell'ammodernamento del materiale rotabile. Infine si introduce una più puntuale definizione delle quote di copertura dei costi di produzione del servizio attraverso i ricavi tenendo conto delle peculiarità territoriali e delle Città Metropolitane.

Inoltre sono previste norme per la pianificazione e il finanziamento della mobilità urbana sostenibile, relative a sviluppi di sistemi di trasporto integrati, sviluppo della mobilità collettiva, sviluppo di sistemi di mobilità pedonale e ciclistica, sistemi di mobilità condivisa, razionalizzazione della distribuzione delle merci in ambito urbano, sostenibilità economica ed ambientale degli interventi; sono state introdotte norme per una più efficace lotta alla evasione tariffaria e disposizioni per una più efficace tutela dell'utenza in caso di ritardi e disservizi.

#### **L'affidamento in house nel Nuovo Codice degli Appalti**

Con la recente approvazione del Nuovo Codice degli Appalti e delle Concessioni (D.Lgs. 50/2016) è stata recepita nell'ordinamento nazionale la nuova disciplina in materia di "in house providing" dettata dalle Direttive UE nn. 23, 24 e 25 del 2014.

Come anticipato nel Servizi Pubblici Locali Monitor di ottobre 2015, si introducono significative novità che vanno nella direzione di un allentamento dei vincoli introducendo maggiore flessibilità nella possibilità di adottare lo strumento dell'affidamento in house. Si prevede, infatti che i requisiti cumulativamente richiesti per poter procedere all'affidamento in house siano i seguenti:

1. in continuità con le disposizioni precedenti è richiesta **l'esistenza di un controllo analogo** a quello esercitato sui propri servizi da parte dell'Ente concedente: l'amministrazione aggiudicatrice deve esercitare sulla persona giuridica di cui trattasi un "controllo analogo" a quello esercitato sui propri servizi: ai sensi del comma 2 dell'art. 5 sussiste "controllo analogo" qualora **l'amministrazione aggiudicatrice o l'ente aggiudicatore eserciti sulla persona giuridica affidataria in house un'influenza determinante, sia sugli obiettivi strategici, che sulle decisioni significative. Il "controllo analogo" può essere anche esercitato da una persona giuridica diversa dall'amministrazione aggiudicatrice, a sua volta controllata da quest'ultima (il c.d. "controllo analogo indiretto")**;

2. si definisce la **soglia minima necessaria per l'individuazione del requisito della prevalenza dell'attività**. La condizione viene ritenuta soddisfatta qualora oltre l'80% delle attività del soggetto affidatario in house sia effettuata a favore del soggetto controllante: **"oltre l'80% delle attività della persona giuridica controllata sono effettuate nello svolgimento dei compiti ad essa affidati dall'Amministrazione aggiudicatrice**: ai sensi del comma 7, per determinare tale percentuale, deve essere fatto riferimento, di norma, al fatturato totale medio per i tre anni precedenti l'aggiudicazione dell'appalto o della concessione. Pertanto le società beneficiarie di affidamenti in house non dovranno più svolgere la propria attività "esclusivamente" a beneficio dell'amministrazione aggiudicatrice, rinunciando a tutti i vantaggi economici che potrebbero derivare dall'erogazione di prestazioni, anche in misura marginale, ad altre amministrazioni pubbliche non socie.

il requisito della totale partecipazione pubblica non è più richiesto in maniera assoluta, **si ammette l'affidamento diretto anche in presenza di un partner privato, purché rimanga il requisito del controllo analogo**. Non si prevede una percentuale di partecipazione privata massima, ma si richiede che **il privato non abbia diritto di veto e che non eserciti un'influenza determinante sulla persona giuridica controllata**. Si tratta forse della previsione più innovativa contenuta nelle direttive del 2014, che in futuro dovrebbe permettere alle società in house di allargare la compagine sociale anche a soggetti privati che, tuttavia, al fine di non pregiudicare la legittimità degli affidamenti, potranno ricoprire solo il ruolo di meri soci finanziatori, senza alcuna ingerenza nelle scelte strategiche e gestionali.

Tutti e tre i suddetti requisiti, già più volte affermati dalla giurisprudenza comunitaria a partire dalla famosa sentenza Teckal del 18/11/1999, trovano adesso espressa previsione in una specifica norma di diritto interno.

## Le nuove politiche per il TPL: verso il rilancio?

Gli orientamenti più recenti pongono il tema del Trasporto Pubblico Locale al centro dell'agenda politica. Il Def 2016 pone fra i quattro obiettivi che rappresentano la cornice di riferimento della politica infrastrutturale italiana e del processo di riforma in corso la necessità di migliorare l'accessibilità e la mobilità interna nelle aree urbane, garantendo contestualmente adeguati collegamenti alle periferie ed alle aree marginali.

**"La politica infrastrutturale nazionale si pone l'obiettivo di indirizzare e mettere a sistema i diversi sistemi locali di trasporto, facendo perno, in particolare, sui sistemi di trasporto rapido di massa (metropolitane e tram) e sui servizi di mobilità condivisa car-sharing e bike-sharing, in ottica multimodale".**

I target che il Governo si dà sono ambiziosi e prevedono una crescita del peso del Trasporto Pubblico Locale che dovrebbe arrivare a soddisfare il 40% della mobilità urbana complessiva e un aumento del 20% dei km di tram/metro per abitante, in aree urbane entro il 2030.

Le linee di azione prevedono:

- **investimenti nel ferro** nelle aree urbane e metropolitane e una maggiore integrazione tra reti;
- **incentivi all'utilizzo di modalità di trasporto sostenibili** e la predisposizione di piani di sviluppo urbano integrato;
- **il miglioramento della qualità e dell'efficienza dei servizi di Trasporto Pubblico Locale**, attraverso la pianificazione di bacino, lo sviluppo delle gare anche per lotti, la definizione di costi standard e la promozione di sistemi intelligenti interoperabili;

- **la promozione del rinnovo del parco mezzi** con modalità innovative di acquisto centralizzato attraverso società specializzate e l'incentivazione dell'uso del TPL anche attraverso agevolazioni fiscali;
- l'incentivazione della mobilità ciclopedonale nelle aree urbane ed extraurbane e la promozione di misure per la sostenibilità ambientale e la qualità dell'aria.

Il nuovo orientamento e la rinnovata centralità del TPL hanno già dato i primi risultati. Innanzitutto la riforma del TPL, di cui si è detto nel paragrafo precedente, dovrebbe dare alcune delle risposte attese da tempo.

In secondo luogo il rilancio del settore e il suo ammodernamento passano anche per una rinnovata attenzione agli investimenti tanto nelle infrastrutture quanto nel parco mezzi. Gli investimenti già programmati sui sistemi metropolitani verranno approfonditi nel prossimo paragrafo.

Con riferimento agli investimenti per il rinnovo straordinario del parco mezzi del TPL, la Legge di Stabilità 2016 istituisce un **nuovo Fondo** (articolo 1, comma 866) **per il concorso dello Stato al raggiungimento degli standard europei del parco mezzi destinato al Trasporto Pubblico Locale e Regionale e per l'accessibilità per persone a mobilità ridotta, finalizzato all'acquisto diretto o tramite di società specializzate, alla riqualificazione elettrica o al noleggio dei mezzi adibiti al TPL**. In tale fondo confluiranno dal 2017, previa intesa con le Regioni, le risorse disponibili ex articolo 1, comma 83, della legge di stabilità 2014<sup>13</sup> e sono assegnati 210 milioni di euro per ciascuno degli anni 2019 e 2020, 130 milioni di euro per l'anno 2021 e 90 milioni di euro per l'anno 2022 (per un totale di 640 milioni di euro). Un successivo Decreto del MIT dovrà poi dare attuazione all'istituzione del Fondo ed alla costituzione delle eventuali società specializzate. Sembra quindi delinearsi un quadro in cui lo Stato, direttamente o attraverso società ad hoc, diventa acquirente e successivo locatore di materiale rotabile (gomma e ferro).

Come previsto le risorse vengono ripartite con i criteri indicati dalla Legge di stabilità 2015 (articolo 1, comma 224):

- migliore rapporto tra posto/km prodotto e passeggeri trasportati;
- condizioni di vetustà, nonché classe di inquinamento degli attuali parchi veicolari;
- entità del finanziamento regionale e locale; posti/km prodotti.

Se pur incoraggianti e nella direzione auspicata questi interventi si realizzano dopo un quinquennio durante il quale lo Stato non ha destinato risorse come contributo agli investimenti in mezzi immatricolati in servizi di linea di TPL. Il fabbisogno è quindi rilevante. Solo considerando l'obiettivo di rispettare il divieto di circolazione per gli autobus Euro 0 a partire dal 1° gennaio 2019 stabilito dalla Legge di Stabilità 2015<sup>14</sup> il Centro Studi ANFIA ha calcolato che il fabbisogno finanziario complessivo sia pari ad 1,87 miliardi necessario per la sostituzione di 8.500 autobus euro 0. Se si volesse valutare la sostituzione anche degli autobus Euro 1 e 2 il fabbisogno sarebbe molto più rilevante. ANAV stima che occorrerebbe un cofinanziamento pubblico di circa sei miliardi di euro in un decennio. Inoltre, andrà valutata con attenzione la modalità di intervento della centrale unica di acquisto sul modello Consip.

---

<sup>13</sup> L'articolo 1, comma 83, della legge di stabilità 2014 ha istituito un Fondo per l'acquisto di veicoli del Trasporto Pubblico Locale di 300 milioni di euro per il 2014 e di 100 milioni di euro per ciascuno degli anni 2015 e 2016.

<sup>14</sup> art.1, comma 232.

Inoltre, sembra mancare la necessaria attenzione al finanziamento delle reti e dei mezzi già esistenti.

#### Gli investimenti nelle linee metropolitane

Sul fronte degli investimenti infrastrutturali quelli già conclusi, quelli in corso e quelli in programma hanno un'importanza significativa. Fra le opere strategiche del Programma Infrastrutture Strategiche (PIS); un peso rilevante hanno infatti le linee metropolitane.

Nel complesso sono previsti investimenti in opere ferroviarie metropolitane per circa 22 miliardi rispetto a un costo complessivo degli interventi previsti di 279 miliardi.

Gli interventi nelle linee metropolitane sono inclusi nella parte del PIS 2015 che riguarda sia le opere prioritarie sia le opere non prioritarie.

Totale opere previste dal PIS 2015								
	Progettazione	In gara	Aggiudicate	Con contratto	In corso	Ultimati	altro	Totale
<b>Opere prioritarie</b>								
Ferrovie e Metropolitane	2.262	-	-	1.114	9.560	1.918	-	14.853
<b>Totale opere prioritarie</b>	<b>28.225</b>	<b>770</b>	<b>656</b>	<b>17.080</b>	<b>32.338</b>	<b>10.670</b>	<b>354</b>	<b>90.093</b>
<b>Le Opere non prioritarie deliberate dal CIPE</b>								
Ferrovie e Metropolitane	1.441	-	-	482	672	1.166	-	3.761
<b>Totale opere non prioritarie deliberate dal CIPE</b>	<b>35.007</b>	<b>13.378</b>	<b>2.724</b>	<b>4.019</b>	<b>9.452</b>	<b>8.661</b>	<b>252</b>	<b>73.493</b>
<b>Altre opere non prioritarie</b>								
Ferrovie e Metropolitane non prioritarie e altre opere	1.577	377	0	156	793	255	17	3.175
<b>Altre opere non prioritarie</b>	<b>91.682</b>	<b>4.456</b>	<b>1.157</b>	<b>2.330</b>	<b>4.907</b>	<b>9.436</b>	<b>1.383</b>	<b>115.350</b>
<b>Totale Ferrovie e Metropolitane</b>	<b>5.280</b>	<b>377</b>	<b>0</b>	<b>1.752</b>	<b>11.025</b>	<b>3.339</b>	<b>17</b>	<b>21.789</b>
<b>Totale PIS 2015</b>	<b>154.914</b>	<b>18.604</b>	<b>4.537</b>	<b>23.429</b>	<b>46.697</b>	<b>28.767</b>	<b>1.989</b>	<b>278.936</b>

Fonte: Le infrastrutture Strategiche, Maggio 2016, Servizio Studi Camera dei Deputati

Opere prioritarie secondo il 10° monitoraggio - Costi, disponibilità e fabbisogni per tipologia di opera - (milioni di euro)						
	costo	disponibilità	fabbisogno	costo	disponibilità	fabbisogno
	a	b	a-b	a	b	a-b
Ferrovie	41.381	16.745	24.635	100	40,5	59,5
Strade	28.367	25.427	2.939	100	89,6	10,4
Metropolitane	14.853	12.725	2.128	100	85,7	14,3
Mo.S.E.	5.493	5.273	221	100	96	4
<b>Totale</b>	<b>90.093</b>	<b>60.170</b>	<b>29.923</b>	<b>100</b>	<b>66,8</b>	<b>33,2</b>

Fonte: Le infrastrutture Strategiche, Maggio 2016, Servizio Studi Camera dei Deputati

Opere metropolitane prioritarie secondo il 10° monitoraggio - (milioni di euro)	
Denominazione	Costo
Torino: Interconnessione della ferrovia Torino-Ceres con il passante ferroviario- Stazione di Rebaudengo	180
Torino metropolitana: linea 1	804
Milano: linea M4 Lorenteggio-Linate	1.820
Milano: linea M5 Bignami-Garibaldi-San Siro	1.361
Roma: linea C	3.740
Napoli: linea 6	766
Napoli: linea 1	2.409
Catania: Circumetnea	883
Palermo: Nodo Integrato	1.152
Firenze: sistema tranviario	1.375
Bologna: Servizio Ferroviario Metropolitano	363
<b>Totale</b>	<b>14.853</b>

Fonte: Le infrastrutture Strategiche, Maggio 2016, Servizio Studi Camera dei Deputati

Fra le opere prioritarie sono incluse le reti metropolitane delle città di Torino, Milano, Bologna, Firenze, Roma, Napoli, Palermo e Catania per un costo complessivo di 14,9 miliardi, pari al 16,5% del costo complessivo delle 25 opere prioritarie. Il 68% del costo totale, pari a circa 10,1 miliardi, riguarda le reti metropolitane delle città di Milano, Roma e Napoli, dove risiedono più di 5 milioni di persone. Il restante 32%, pari a 4,8 miliardi, compete alle reti metropolitane delle città di Torino, Bologna, Firenze, Catania e Palermo, dove risiedono circa 2,7 milioni di persone.

Lo stato di avanzamento è molto ben avviato e infatti risultano attualmente disponibili circa 12,7 miliardi di euro e un fabbisogno residuo di circa 2,1 miliardi. La disponibilità è decisamente superiore a quella evidenziata dalle 25 opere strategiche complessive (per le metropolitane le disponibilità sono pari all'85,7%, per il programma opere strategiche ci si ferma al 66,8%).

Inoltre il 77% del costo si riferisce a lotti in corso o già ultimati.

Fra le opere non prioritarie deliberate dal CIPE vi sono reti metropolitane per un costo di 3,8 miliardi, di cui 1,2 miliardi relativi a lavori ultimati. Altri 1,2 miliardi spettano a lavori in corso o con contratto approvato e i restanti 1,4 miliardi alle metropolitane in fase di progettazione.

A queste opere si aggiungono le opere non prioritarie e ancora non deliberate dal CIPE per un costo complessivo di 3,7 miliardi.

## L'assetto gestionale e la performance economico-finanziaria

Il Trasporto Pubblico Locale è un settore fondamentale per il funzionamento economico e sociale di ogni realtà locale, in quanto garantisce la connessione territoriale e l'accessibilità. Si tratta di un settore strategico, la cui rilevanza supera la dimensione economica dell'industria. Sistemi di trasporto locali di qualità incidono sulla competitività e sull'attrattività dell'area e del Paese nel suo complesso. Rilevanti sono poi le esternalità in termini di tutela dell'ambiente, riduzione dell'inquinamento, sostenibilità e in generale di qualità delle condizioni di vita.

**Il settore del Trasporto Pubblico Locale si compone di oltre 1.000 aziende, che occupano più di 100.000 addetti e trasportano 13,5 milioni di passeggeri al giorno, realizzando un fatturato di oltre 9 miliardi di euro** (fonte: Associazione Trasporti - Asstra).

**Il settore sta vivendo importanti cambiamenti negli ultimi anni, ma è ancora lontano dal conseguire gli obiettivi di efficienza, efficacia e qualità auspicabili.** Da un lato la riduzione sempre più evidente dei trasferimenti pubblici alle aziende ha comportato l'esigenza di aumentare la produttività e ridurre gli sprechi. Le aziende e gli Enti locali hanno reagito cercando di aumentare i ricavi da traffico per compensare queste mancate entrate, andando ad agire soprattutto sul prezzo del biglietto e dell'abbonamento; la diminuzione dei costi operativi è frutto, secondo Asstra, sia del sempre minor costo sostenuto per i carburanti, che va quindi ad alleggerire il peso delle materie prime sul totale dei costi, sia di un processo di efficientamento produttivo che le aziende stanno cercando di attuare da alcuni anni.

Rilevante, ma ancora non sufficiente, è poi la spinta alla liberalizzazione e all'apertura al mercato introdotta dal Decreto Burlando nel 1997. La necessità di confrontarsi e competere con aziende diverse (in alcuni casi straniere) ha infatti spinto alcune (poche) aziende di trasporto locale a cercare soluzioni che permettano una minimizzazione dei costi e il raggiungimento di maggiori livelli di efficienza. Uno dei percorsi strategici che sono stati adottati è stato quello delle aggregazioni.

Il numero di aziende nel panorama italiano è diminuito in maniera considerevole, ma l'offerta continua a caratterizzarsi per una miriade di aziende di dimensioni contenute: **le imprese italiane che erogano servizi di TPL tendono a essere piccole, localizzate in un unico ambito territoriale e non organizzate in gruppi ramificati** (come accade invece per le grandi imprese tedesche e francesi). "La eccessiva frammentazione e un localismo non sempre giustificato possono essere visti come sintomi di un contesto concorrenziale fragile e profuso di equilibri collusivi, più o meno taciti"<sup>15</sup>.

Per quanto riguarda le autolinee, nel 2013<sup>16</sup> erano attive in Italia 987 aziende, di cui 524 adibite al servizio extraurbano, 246 al servizio urbano e le restanti 217 al servizio misto<sup>17</sup>. Il numero è ancora elevato e spesso include anche imprese di dimensioni veramente ridotte: il processo di consolidamento e aggregazione è ancora a uno stadio iniziale.

Come è possibile notare dalla figura seguente, il numero di aziende che svolgono solo servizio urbano è diminuito del 7,2% dal 2008 al 2013; le aziende che svolgono servizio extraurbano

---

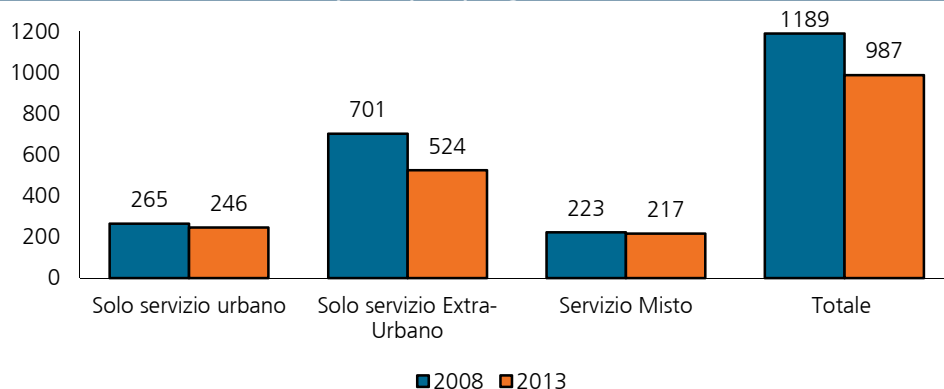
<sup>15</sup> Indagine conoscitiva sul settore del Trasporto Pubblico Locale, Antitrust, giugno 2016.

<sup>16</sup> L'ultimo dato disponibile sulla popolazione di aziende di TPL a livello nazionale è quello del 2013, riportato dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti nel "Conto Nazionale delle Infrastrutture e Trasporti 2013-2014". I dati per il 2013, inoltre, non sono da considerarsi definitivi.

<sup>17</sup> Le imprese considerate effettuano Trasporto Pubblico Locale su strada in ambito regionale, con esclusione dei trasporti che mettono in collegamento più di due Regioni. Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

sono diminuite del 25%; infine, il numero di aziende che svolgono servizio misto non è variato di molto (-2,6%). Quindi la diminuzione a livello nazionale dell'aggregato è stata del 17% circa.

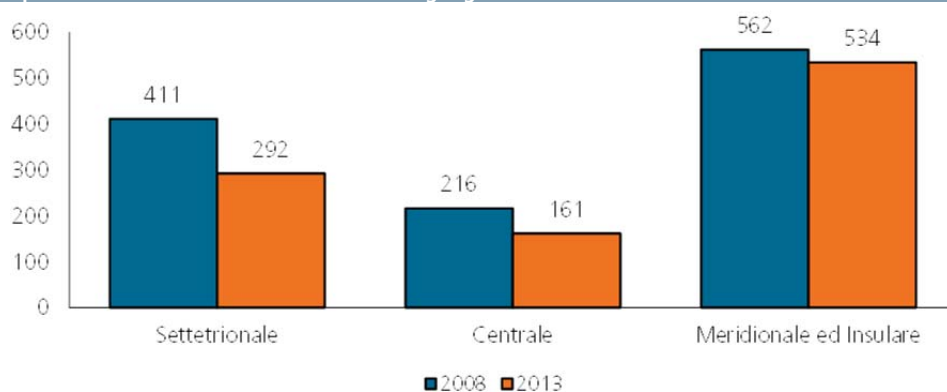
Numero di aziende di autolinee ripartite per tipologia di servizio, 2008-2013



Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Considerando la ripartizione delle imprese in base all'area geografica, possiamo notare come nel 2013 più della metà delle imprese fosse concentrata al Sud. Al Nord il numero di imprese è diminuito notevolmente dal 2008 al 2013, passando da 411 a 292 unità; meno rilevante è stata la diminuzione delle imprese in termini assoluti al Centro, 55 unità, ma comunque significativo in termini relativi. Al Meridione e nelle Isole, il numero di imprese è rimasto alto e abbastanza stabile, con una diminuzione di sole 28 imprese, che in termini relativi non risulta così rilevante come nelle altre macroaree italiane.

Ripartizione delle aziende in base all'area geografica



Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Circa il 43% delle imprese di TPL in Italia presenta un numero di addetti inferiore alle 5 unità; di questo 43%, che corrisponde a 427 unità, il 57% è concentrato al Sud. Il totale delle imprese con più di 100 addetti è invece 123, di cui il 46% è presente al Nord. In Italia il settore del Trasporto Pubblico Locale risulta fortemente frammentato, soprattutto al Sud e al Centro, mentre al Nord, nonostante la maggioranza relativa delle imprese abbia un numero di addetti sotto le 5 unità, ben il 20% del totale supera i 100 addetti.

Ripartizione delle imprese per area geografica e numero di addetti							
2013	1-5	6-10	11-20	21-50	51-100	>100	Totale
Italia Settentrionale	118	53	22	22	20	57	292
Italia Centrale	62	25	23	23	8	20	161
Italia Meridionale	247	88	76	55	22	46	534
<b>Totale</b>	<b>427</b>	<b>166</b>	<b>121</b>	<b>100</b>	<b>50</b>	<b>123</b>	<b>987</b>

Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

In un contesto di diffuso immobilismo, alcune realtà si sono mosse in modo significativo alla ricerca di maggiore efficienza. I casi più frequenti sono stati quelli in cui le aziende, alcune anche storiche, che svolgevano l'attività di Trasporto Pubblico Locale, hanno deciso di cedere l'attività ad un'azienda costituita appositamente per gestire in maniera unitaria, su un territorio abbastanza vasto, le attività che prima venivano svolte da più aziende.

La decisione di integrarsi orizzontalmente deriva dalla necessità di trovare un maggior equilibrio nella gestione dei costi. E' opinione diffusa che le aziende del settore di Trasporto Pubblico Locale debbano sfruttare maggiormente le economie a livello di gruppo.

Il processo di integrazione e fusione è inoltre una risposta alla necessità di dotarsi di strumenti e risorse adeguati per la gestione del servizio su ampie scale territoriali: infatti, la tendenza a livello regionale e locale è quella di definire gare di affidamento del servizio su aree territoriali sempre più vaste. Per gestire il servizio di Trasporto Pubblico Locale nelle Aree Territoriali Ottimali (ATO) in maniera integrata, è necessario un forte coordinamento nella fornitura del servizio e capacità operativa ad ampio raggio, caratteristiche che non possono essere garantite da aziende di piccole dimensioni<sup>18</sup>.

## Il campione di bilanci

L'analisi gestionale e di performance che andremo a presentare nelle prossime pagine si pone in continuità con nostri studi passati e si basa sull'analisi di bilancio di un campione chiuso di imprese nel triennio 2012-2014.

Il lavoro svolto nel 2013 aveva analizzato i risultati delle aziende nel periodo 2009-2011: ad esso faremo riferimento nel prosieguo del testo, mettendo soprattutto in evidenza eventuali cambiamenti che si sono verificati nel tempo<sup>19</sup>.

I bilanci offrono 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. Tuttavia, dai soli dati di bilancio non è possibile inferire alcuna valutazione sugli aspetti industriali della gestione, che richiederebbero un approfondimento e un incrocio con i dati a livello di singole imprese sulle caratteristiche dell'offerta.

L'analisi è svolta sulla base di un campione di **116 imprese** di trasporto pubblico locale a livello italiano, con osservazioni delle variabili sugli anni dal 2012 al 2014. Nella costruzione del nostro database si è partiti utilizzando la lista di imprese che risultano iscritte all'Asstra in maniera tale da avere un benchmark di riferimento; 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

<sup>18</sup> Per una trattazione sistematica e completa dei bacini di traffico e dei lotti gara si rimanda la SPL febbraio 2013.

<sup>19</sup> Il confronto viene effettuato anche se i campioni sono diversi nei due sotto-periodi: le indicazioni vanno perciò lette con cautela, ma risultano adeguate a fornire un'analisi di più lungo periodo.

rappresentativo possibile, abbiamo ritenuto opportuno considerare - e quindi aggiungere nel nostro database - altre aziende che, in base ad informazioni disponibili, risultano gestori di servizi di Trasporto Locale. **Non sono state prese in esame le aziende che, nel periodo 2012 - 2104, erano in stato di liquidazione o sono fallite o sono nate, volendo considerare un campione chiuso.**

Nell'aggregato le società esaminate hanno realizzato nel 2014 un valore della produzione pari a circa 5,8 miliardi di euro. Nel valore della produzione vi sono inclusi sia i ricavi netti (5 miliardi), sia quelli che scaturiscono da contratti con gli Enti locali e altre forme di sussidi pubblici (i contributi in conto esercizio sono pari al 14%). Possono anche esservi ricavi da altri servizi forniti dall'azienda, come nel caso della gestione dei parcheggi o noleggio. Gli occupati complessivi sono pari a 57.000.

**I dati che andiamo a presentare sono stati estratti 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.

Il Trasporto Pubblico Locale è un servizio difficilmente confrontabile a livello aggregato, in quanto le caratteristiche variano a seconda della tipologia di servizio e di mezzo offerto. Per questo verranno presentate elaborazioni, clusterizzando i dati secondo le seguenti discriminanti:

- Classe di valore della produzione: in questo caso le imprese verranno suddivise in piccole, medie, grandi imprese;
- Tipologia di servizio: urbano, extra-urbano, misto;
- Tipologia di mezzo utilizzato: ferro, gomma, misto;
- Proprietà della società: pubblica, privata, mista;
- Collocazione geografica: il campione in questo caso verrà suddiviso in base alle principali macroaree italiane (Nord-Ovest, Nord-Est, Centro, Sud ed Isole).

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. 25 imprese su 116 hanno un fatturato superiore ai 50 milioni di euro, grandi imprese.

Suddivisione delle imprese per dimensione, valore della produzione (2014)		
Dimensione valore della produzione 2012	Numero di imprese	Valore della produzione (EUR '000)
Meno di 10 mln - piccole imprese	28	225.836
Fra 10 e 50 mln - medie imprese	63	1.574.576
Più di 50 mln - grandi imprese	25	4.070.147
<b>Totale</b>	<b>116</b>	<b>5.870.559</b>

Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Considerando le partecipazioni azionarie e le quote nelle varie aziende, abbiamo suddiviso il campione a seconda della proprietà. Se le partecipazioni risultano per il 100% in mano ad enti pubblici, definiamo l'azienda come pubblica, nel caso opposto come privata; se invece le partecipazioni risultano in mano sia ad enti pubblici che a soggetti privati, definiamo l'impresa mista. Il settore del Trasporto Pubblico Locale italiano è ancora caratterizzato da una diffusa presenza di imprese pubbliche sul territorio, che rappresentano circa il 60% del campione. Pochi cambiamenti si sono verificati in tema di assetti societari rispetto al periodo 2009-2011.

Suddivisione delle imprese per proprietà, valore della produzione (2014)		
Proprietà	Numero di imprese	Valore della produzione (EUR '000)
Pubblica	69	4.365.215
Privata	22	517.873
Mista	25	987.471
<b>Totale</b>	<b>116</b>	<b>5.870.559</b>

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 21, che però presentano un valore della produzione superiore rispetto a quello prodotto nelle aree sopra citate, pari a circa 1,8 miliardi di euro (che corrisponde al 32% del totale) suggerendo una maggiore grandezza media delle imprese nelle regioni del Centro.

Suddivisione delle imprese per area geografica, valore della produzione(2014)		
Area geografica	Numero di imprese	Valore della produzione (EUR '000)
Nord-Ovest	39	1.859.960
Nord-Est	16	712.610
Centro	21	1.825.406
Sud	40	1.472.583

Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

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

Suddivisione dell'impresa per tipologia di servizio, valore della produzione (2014)		
Tipologia di servizio	Numero di imprese	Valore della produzione (EUR '000)
Urbano	27	503.964
Extra-Urbano	28	1.162.179
Misto	61	4.204.416
<b>Totale</b>	<b>116</b>	<b>5.870.559</b>

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: sono 21 le aziende del campione che operano nelle grandi città, alle quali è da attribuire circa il 59% del valore della produzione totale.

Suddivisione delle aziende per grandezza delle città, valore della produzione (2014)		
Dimensione della città	Numero di imprese	Valore della produzione (EUR '000)
Oltre i 250 mila abitanti	21	3.460.957
Tra i 250 mila e i 100 mila abitanti	32	1.037.819
Sotto i 100 mila abitanti	63	1.371.783
<b>Totale complessivo</b>	<b>116</b>	<b>5.870.559</b>

Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Le due tabelle che seguono presentano la distribuzione congiunta delle aziende in base a dimensione della città e tipologia di mezzo di trasporto; la prima tabella presenta i dati per ambito urbano e misto, mentre la seconda presenta la ripartizione per l'ambito extra-urbano<sup>20</sup>.

<sup>20</sup> In questo caso, considereremo la città in cui l'azienda ha la sede legale.

Distribuzione congiunta grandezza città/tipologia mezzo di trasporto, ambito urbano+misto				
	Ferro	Gomma	Misto	Totale complessivo
Oltre 250 mila abitanti	1	7	6	14
Tra i 100 mila e 250 mila	1	20	5	26
Meno di 100 mila abitanti		47	1	48
<b>Totale complessivo</b>	<b>2</b>	<b>74</b>	<b>12</b>	<b>88</b>

Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

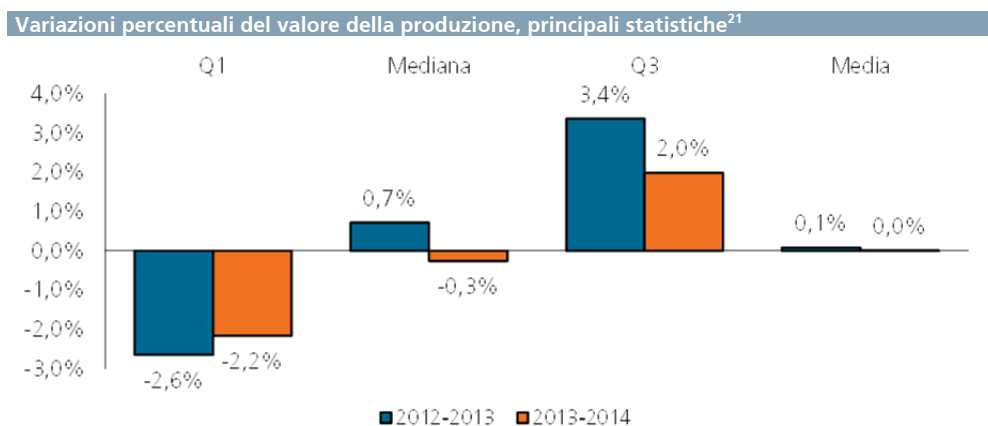
Non c'è molto da esplicitare oltre quello che le tabelle suggeriscono: possiamo notare che sia nel primo caso che nel secondo sono poche le aziende che svolgono esclusivamente servizio ferroviario, tramviario o metropolitano (tutte raggruppate sotto la voce ferro). A parte i rarissimi casi in cui nascono aziende di trasporto esclusivamente per la gestione del servizio di una linea di metropolitana leggera (si veda, per esempio il caso della tramvia di Bergamo), la gestione del servizio su ferro è svolto da aziende più grandi della media, che hanno una forte differenziazione nella fornitura dei servizi di trasporto.

Distribuzione congiunta delle imprese per grandezza città/tipologia mezzo di trasporto, ambito extra-urbano				
	Ferro	Gomma	Misto	Totale complessivo
Oltre 250 mila abitanti		5	2	7
Tra i 100 mila e 250 mila		6		6
Meno di 100 mila abitanti	2	13		15
<b>Totale complessivo</b>	<b>2</b>	<b>24</b>	<b>2</b>	<b>28</b>

Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

## La performance del Settore: crescita e costi

Il settore TPL ha vissuto tra il 2012 e il 2014 una situazione di relativa staticità, con variazioni del valore della produzione modeste (solo al terzo quartile della distribuzione si notano variazioni significative).



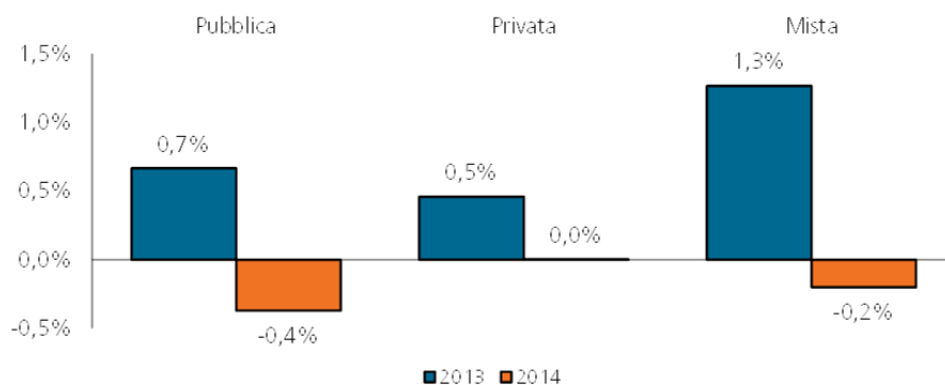
Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

I dati disaggregati per tipologia di proprietà indicano che l'assetto proprietario non sembra discriminante sulla dinamica del fatturato. Il 2013 è stato un anno di leggera ripresa, lievemente più sostenuta per le aziende miste; il dato mediano del 2014 non conferma invece il recupero, ma un ritorno ad una sostanziale stabilità. Anche l'analisi delle imprese migliori (75° percentile) e

<sup>21</sup> Per il calcolo della media, in questo caso, abbiamo deciso di eliminare le seguenti aziende *outlier*: CTT NORD e ATAF SPA per la media del 2012-13; Umbria Mobilità e CTP per la media del 2013-14.

peggiori (25° percentile) conferma la modesta rilevanza della proprietà nel determinare la variazione del valore della produzione.

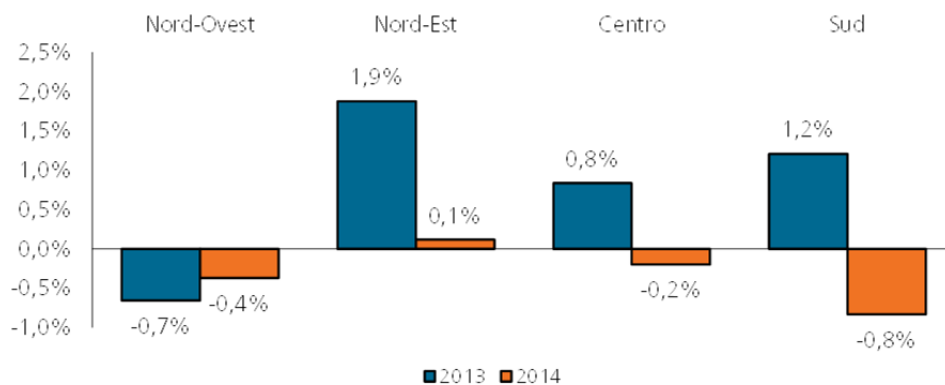
#### Variazioni percentuali del valore della produzione per proprietà, valori medi



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

**E' al Nord-Est che si verifica la ripresa più forte nel campione**, con un valore mediano della variazione pari a circa l'1,9% nel 2013, mentre il valore 2014 suggerisce un ritorno alla staticità. Nelle altre aree del Paese il valore della produzione risulta maggiormente statico nel triennio considerato.

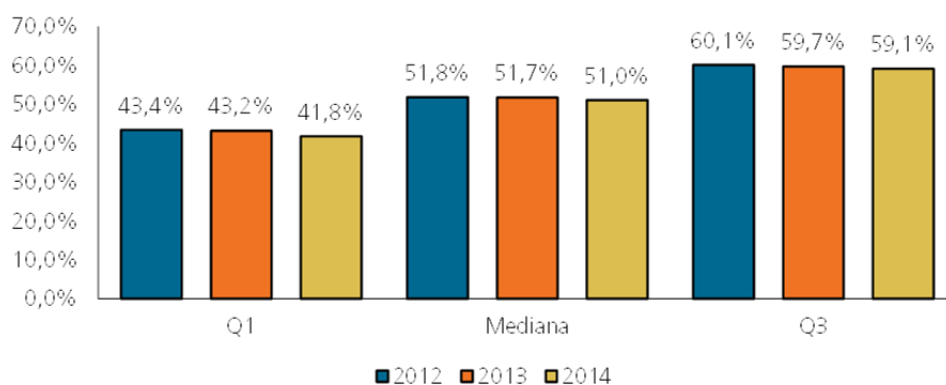
#### Variazione percentuali del valore della produzione per area geografica, valori medi



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Il TPL, rispetto alle altre tipologie di servizi locali, sostiene degli elevati costi per il personale, pari a circa il 50% del fatturato. Nel triennio è possibile notare una lieve decrescita, trasversale al campione.

Costo del lavoro su valore della produzione, valori percentuali

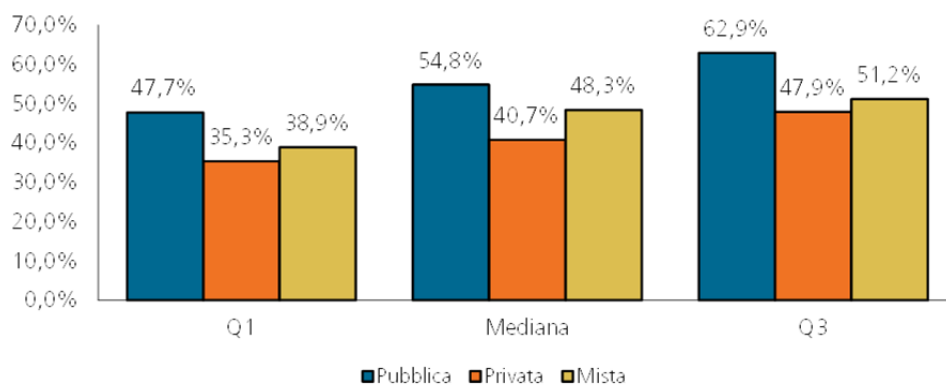


Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Nel grafico seguente è mostrata la distribuzione del costo del lavoro nelle aziende a seconda della proprietà: **le imprese private sostengono un costo del lavoro che in media è inferiore di circa il 13-14% rispetto a quello delle pubbliche.** Tuttavia l'interpretazione di tale risultato deve essere fatta con cautela alla luce della diversa specializzazione delle aziende private, che risultano maggiormente concentrate nel servizio extra-urbano.

Le imprese miste si posizionano su livelli sempre migliori rispetto alle imprese 100% pubbliche.

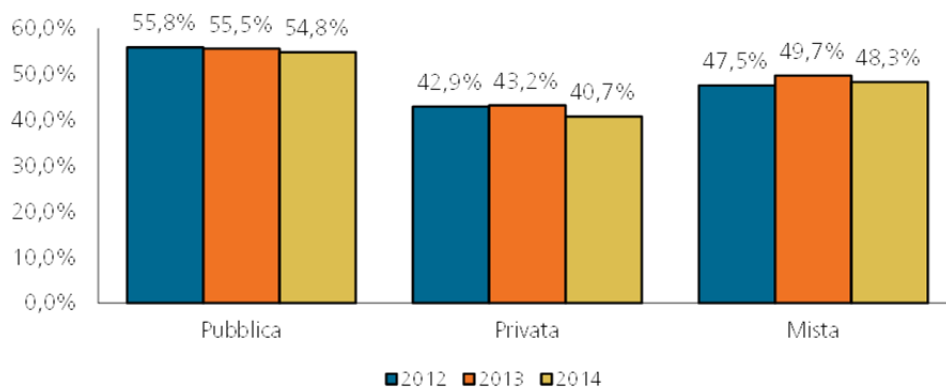
Costo del lavoro su valore della produzione per proprietà, valori percentuali (2014)



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Ampliando il periodo d'analisi, emerge lo sforzo significativo fatto dalle imprese per ridurre l'incidenza del costo del lavoro sul valore della produzione. Il terzo quartile della distribuzione è passato da un'incidenza del costo del lavoro dell'82% nel 2009 al 59% nel 2014. A livello mediano la riduzione è stata di 10 punti percentuali di valore produzione. Le imprese che già nel 2009 avevano la minore incidenza del costo del lavoro (1° quartile) hanno sfruttato gli esigui spazi di miglioramento e ridotto il rapporto fra costo del lavoro e valore della produzione di 7 punti. **Le imprese tendono quindi a convergere nei livelli del costo del lavoro sul valore della produzione. La dispersione si riduce.**

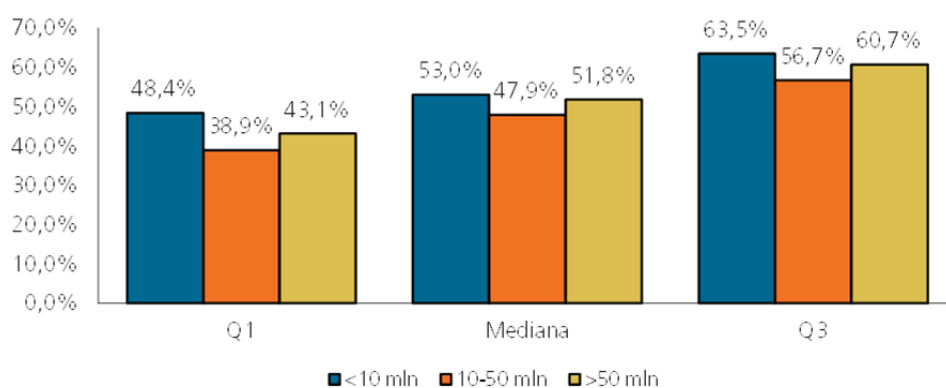
Costo del lavoro su valore della produzione per proprietà, valori medi



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

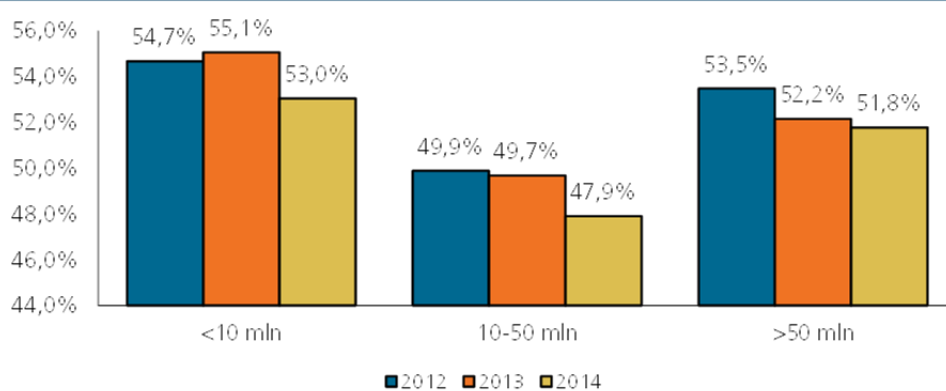
L'analisi per dimensione di impresa evidenzia che le imprese medie e grandi mostrano una minore incidenza del costo del lavoro sul valore della produzione.

Costo del lavoro su valore della produzione per dimensione, valori percentuali (2014)



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Costo del lavoro su valore della produzione per dimensione, valori medi

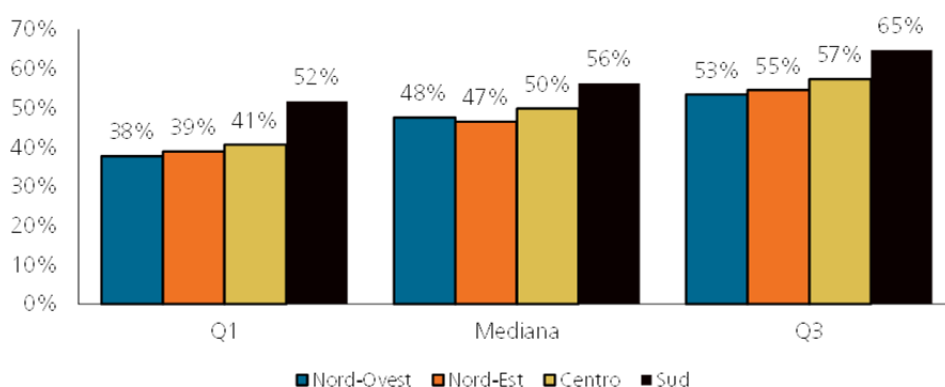


Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

L'analisi territoriale evidenzia la persistente maggiore incidenza del costo del lavoro su tutto il campione delle imprese localizzate nelle regioni del Sud.

I valori mediani in tutte le aree geografiche tendono a scendere nel periodo considerato, mentre i valori al primo quartile tendono ad aumentare (nel Centro addirittura di 6 punti percentuali del valore della produzione), mentre il terzo quartile rimane abbastanza stabile. Il fattore regionale non è quindi determinante nella dinamica.

Costo del lavoro su valore della produzione per area geografica, valori percentuali (2014)

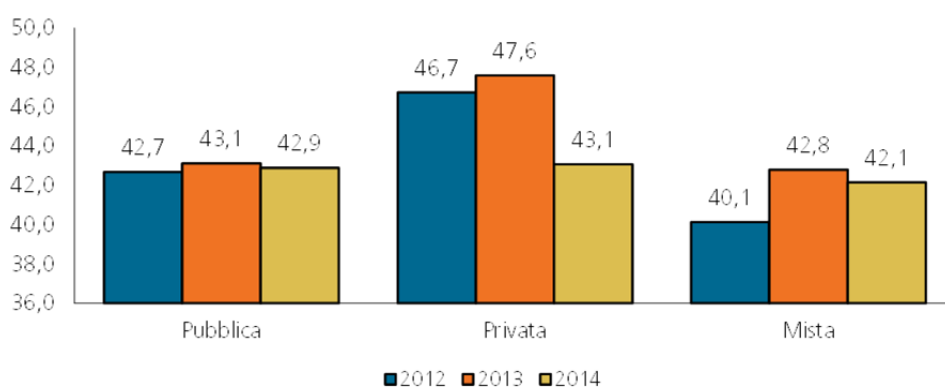


Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Rimanendo in tema, la remunerazione pro-capite tra il 2012 e il 2014 rimane stabile a livello medio (circa 43.000 euro). L'analisi per proprietà evidenzia tuttavia la significativa contrazione delle remunerazioni delle aziende private, che nel 2012 garantivano retribuzioni superiori anche del 10% rispetto alle aziende pubbliche e miste, ma che convergono su valori simili a fine periodo. Nel grafico seguente è presentato l'andamento della media della remunerazione annuale dei lavoratori, con le aziende ripartite per tipo di proprietà.

Nelle aziende miste vi è stato un tendenziale aumento delle remunerazioni dei lavoratori, mentre nelle aziende pubbliche i valori sono rimasti costanti; nelle aziende private si è invece verificata una diminuzione dal 2013 al 2014 (-9,5%).

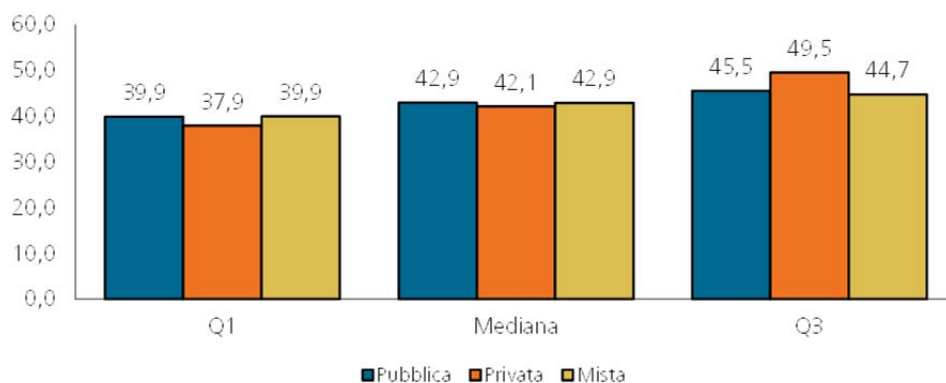
Remunerazione dei lavoratori per proprietà, valori medi (EUR '000)



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Nonostante la flessione si evidenzia un'elevata variabilità all'interno delle aziende private, con una differenza tra terzo e primo quartile che è di quasi 12.000 euro, circa il doppio rispetto alle aziende pubbliche e miste.

Distribuzione delle remunerazioni dei lavoratori per proprietà, 2014 (EUR '000)

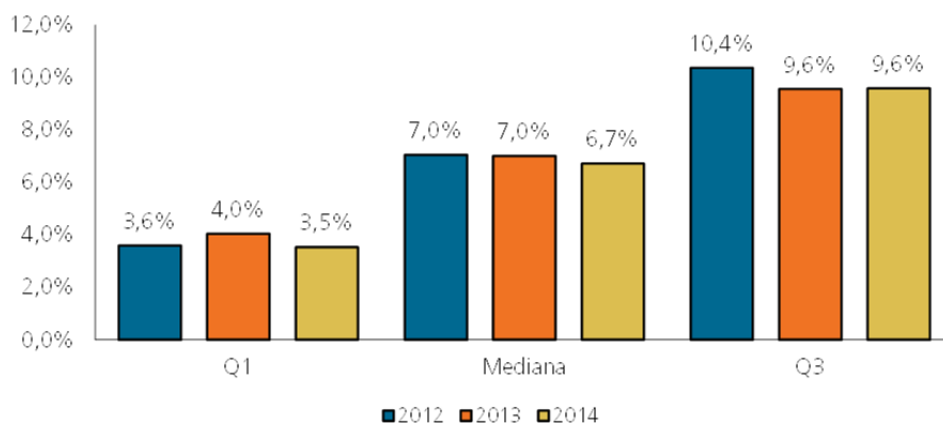


Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Una rilevante criticità del settore è certamente la mancanza di nuovi flussi di investimenti per rinnovare il parco veicolare e per ampliare l'offerta di servizi per i clienti. Risulta molto difficile, tuttavia, disaggregare le voci di bilancio aziendale in maniera tale da evidenziare i flussi di investimento effettuati dalle aziende. L'andamento e l'entità degli ammortamenti, però, aiuta a recuperare informazioni in merito: infatti, un basso livello di ammortamenti, suggerisce che l'azienda ha sostenuto negli ultimi anni pochi investimenti, per esempio nel parco veicolare attraverso l'acquisto di nuovi autobus o treni.

Andiamo quindi a considerare l'entità degli ammortamenti in percentuale del valore della produzione.

Ammortamenti in percentuale del valore della produzione, principali statistiche



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

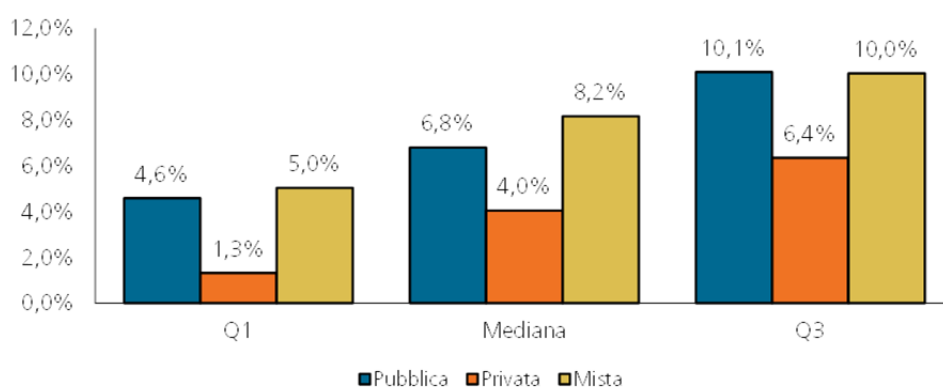
Nel 2014 il valore mediano degli ammortamenti è pari al 7% del valore della produzione. Dall'istogramma è possibile notare una lieve riduzione degli ammortamenti nel tempo ad ogni livello della distribuzione: prendendo in considerazione la mediana, per esempio, la riduzione dal 2012 al 2014 è stata di 0,3% del valore della produzione.

L'analisi per quartili evidenzia comunque livelli di ammortamento significativi per il 25% delle imprese (3° quartile).

Riprendendo l'analisi che avevamo fatto in merito nel 2013, è evidente che la diminuzione degli ammortamenti, seppur graduale nel tempo, è stata continua e rilevante ad ogni livello della distribuzione. Il valore mediano nel 2009 era pari al 9%. Il processo di riduzione degli investimenti è quindi in atto da tempo.

I dati ripartiti per tipologia di proprietà indicano livelli di ammortamento ben maggiori nelle aziende pubbliche e miste, rispetto alle aziende private, su tutta la distribuzione: per esempio, al terzo quartile il livello degli ammortamenti sul valore della produzione per le aziende pubbliche e miste è del 10%, mentre per le aziende private solo del 6,4%; da questo dato possiamo dedurre che in una situazione di incertezza e di decrescita della domanda, l'impatto negativo sul livello degli investimenti è probabilmente maggiore nelle aziende private.

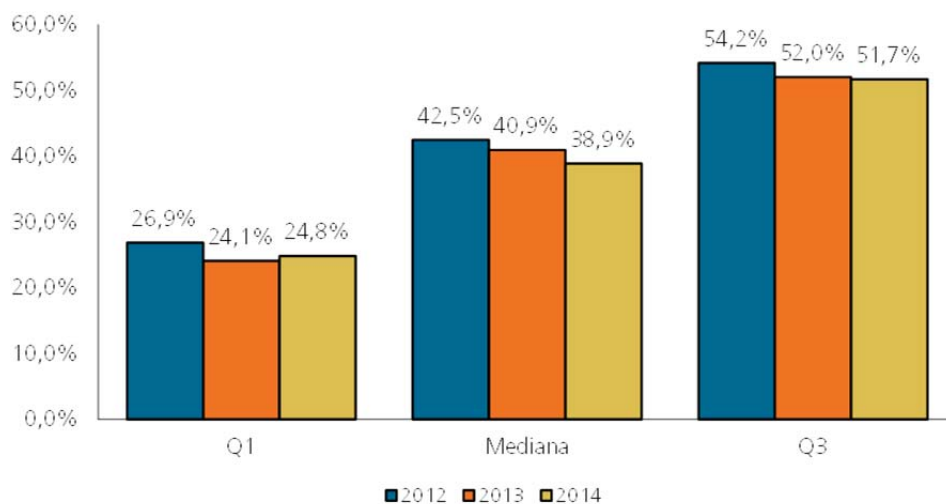
**Ammortamenti in percentuale del valore della produzione per proprietà (2014)**



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Il basso livello di investimenti si rispecchia nel calo delle immobilizzazioni materiali. Infatti, il livello delle immobilizzazioni materiali sul totale delle attività risulta decrescente a tutti i livelli della distribuzione, con la mediana che dal 2012 al 2014 scende di 3,6 punti percentuali passando dal 42,5% al 38,9%. La diminuzione al primo quartile risulta solo del 2,1%, con il valore al 2014 che si stabilizza poco sotto il 25%; al terzo quartile la diminuzione è stata del 2,5% e il livello delle immobilizzazioni del 2014 corrisponde a circa il 52% delle attività.

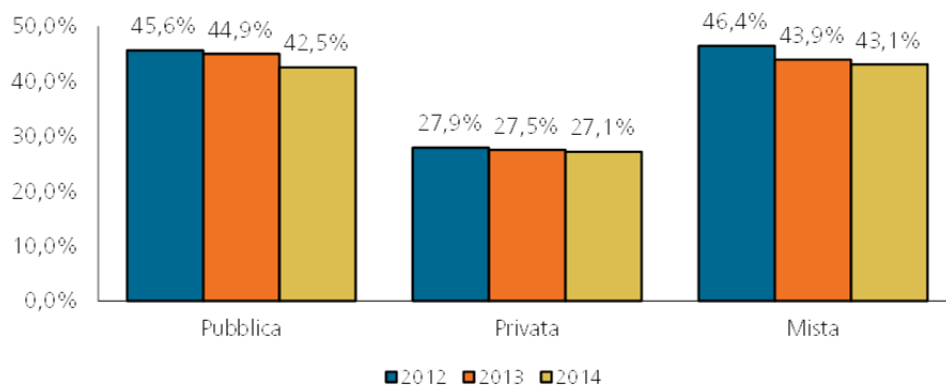
Immobilizzazioni sul totale delle attività, principali statistiche



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Il risultato a livello aggregato è dovuto soprattutto alle aziende pubbliche e alle aziende miste, che partendo entrambe da un rapporto intorno al 46% passano rispettivamente al 42,5% e al 43,1%. La riduzione delle immobilizzazioni effettuata dalle aziende miste e pubbliche non risulta così evidente nelle aziende private; il livello della mediana delle immobilizzazioni sul totale delle attività delle aziende private risulta in ogni caso molto più basso rispetto ai due casi precedenti, mantenendosi nel periodo di riferimento intorno al 27-28%.

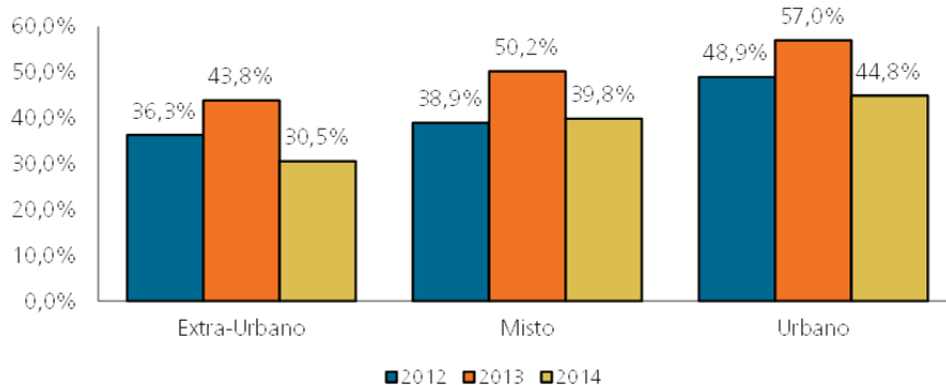
Immobilizzazioni sul totale delle attività, valori mediani per tipologia per proprietà



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Le aziende che svolgono servizio urbano presentano una quota di immobilizzazioni sul totale delle attività più alto rispetto alle aziende che svolgono servizio misto ed extra-urbano (figura seguente).

Immobilizzazioni sul totale delle attività, valori medi per tipologia di servizio offerto

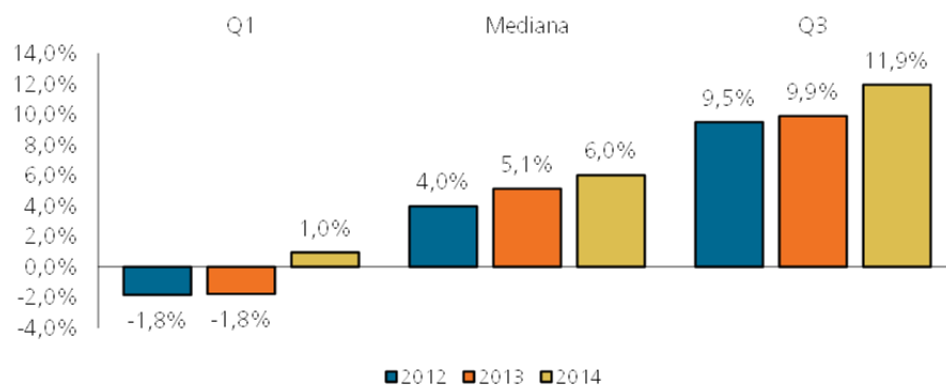


Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

## La performance del settore: margini di profitto

Il margine operativo lordo risulta crescente nel tempo a tutti i livelli della distribuzione; la crescita più forte si rileva nel 2014: nel primo quartile si evidenzia un cambio di rotta sostanziale, suggerendo che anche le imprese con un margine operativo lordo minore hanno iniziato a registrare margini operativi positivi: **più del 75% delle aziende nel 2014 hanno quindi avuto MOL positivi**. Nel periodo 2009-2011, si era invece registrato un deterioramento progressivo dei margini. **E' evidente quindi un cambiamento rilevante nel trend.**

Margine operativo lordo in percentuale del valore della produzione



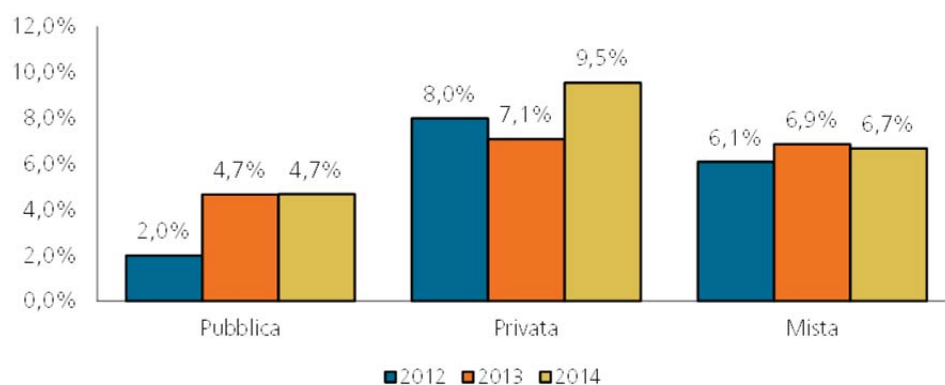
Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

L'analisi dei valori medi suggerisce che le aziende pubbliche registrano margini nettamente inferiori rispetto a quelle con assetto privato e misto: nel 2014 le imprese pubbliche realizzano un MOL pari al 4,7% del valore della produzione, le imprese private hanno margini doppi (9,5%), mentre le miste si posizionano a metà strada (6,7%).

In dinamica i dati evidenziano una riduzione del gap: si rileva una significativa crescita per le imprese pubbliche, superiore a quanto registrato dalle imprese miste e private. Le imprese pubbliche duplicano i margini, mentre le aziende private e miste realizzano una crescita modesta.

Le imprese con i margini più elevati (terzo quartile) confermano la variabilità legata agli assetti proprietari: le imprese pubbliche realizzano un MOL pari al 9,3%, le miste al 15,3% e le private al 15,9% e, anche in questo caso, si evidenzia una tendenza a convergere.

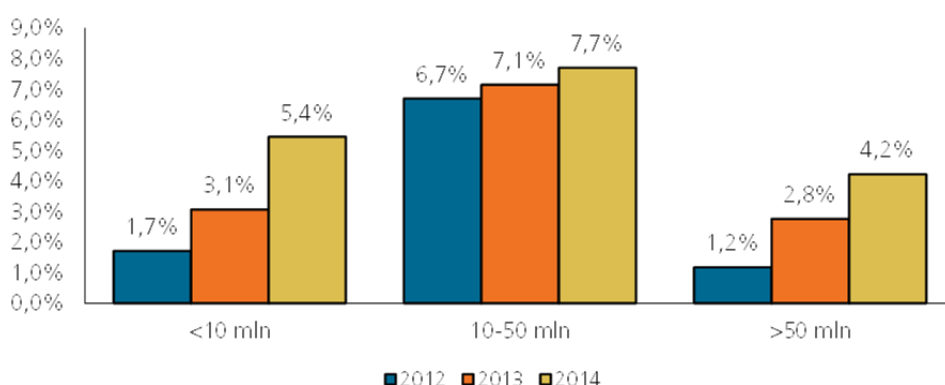
**MOL in % del valore della produzione, suddivisione delle imprese per proprietà, valori medi**



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Nei grafici seguenti vengono infine riportati i valori dei **margini operativi lordi** sul valore della produzione, con le aziende suddivise per classe dimensionale e area geografica.

**MOL sul valore della produzione per dimensione, valori medi**



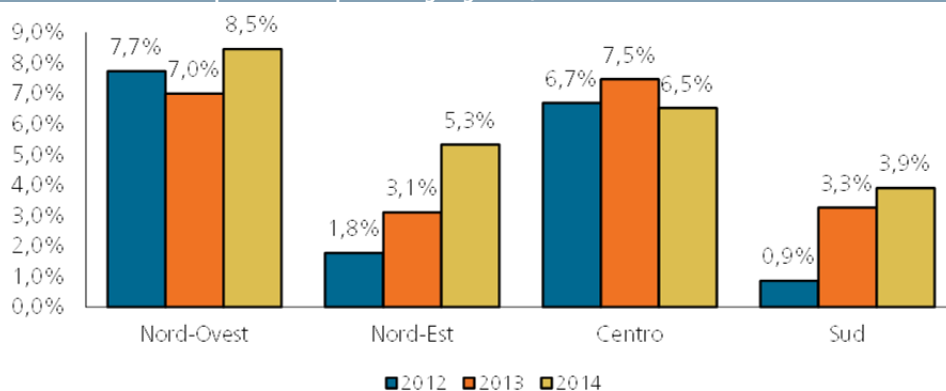
Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Considerando i valori medi nelle tre classi di fatturato, emerge che **le grandi imprese presentano livelli più bassi, che però risultano in sensibile accelerazione: nel 2014 il MOL è pari al 7,7% del valore della produzione per le imprese medie, al 5,4% per le imprese piccole e al 4,2% per le imprese più grandi.**

Anche le piccole imprese mostrano un'accelerazione rilevante e si avvicinano ai risultati conseguiti dalle imprese di medie dimensioni.

Come è possibile notare dal grafico seguente, i margini operativi lordi registrati dalle imprese differiscono notevolmente a seconda dell'area geografica: **i margini operativi registrati a Nord-Ovest risultano essere molto maggiori rispetto ai valori registrati al Nord-Est e al Sud. Buoni i margini conseguiti dalle imprese localizzate al Centro.**

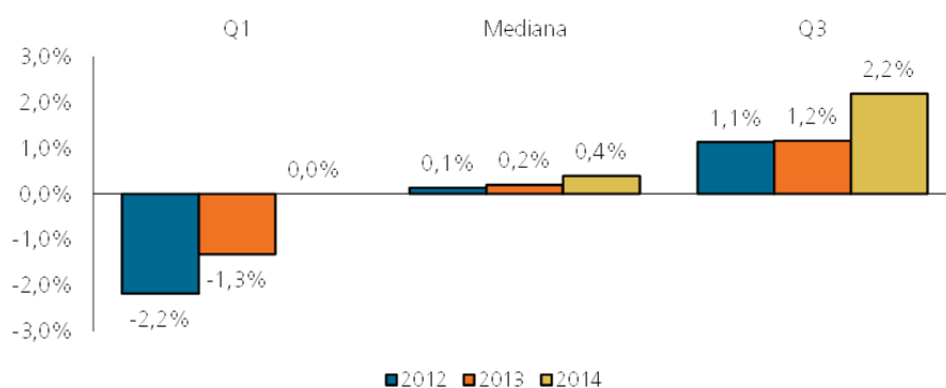
**MOL sul valore della produzione per area geografica, valori mediani**



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.

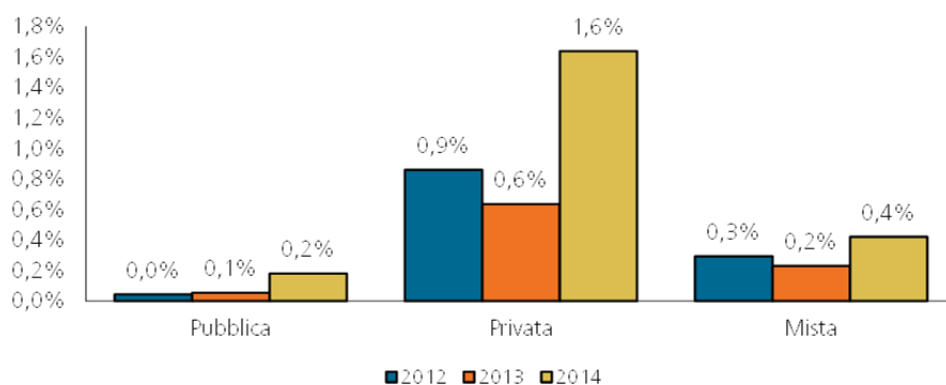
**Risultato netto rettificato sul valore della produzione**



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

I **valori mediani** del risultato netto rettificato sul valore della produzione, seppur mantenendosi su livelli abbastanza bassi, **hanno mostrato un andamento fortemente in crescita in termini relativi negli anni considerati**, con il livello del 2014 che è il triplo rispetto a quello registrato nel 2012. Il grafico sopra conferma quindi il miglioramento nei risultati conseguiti dalle aziende.

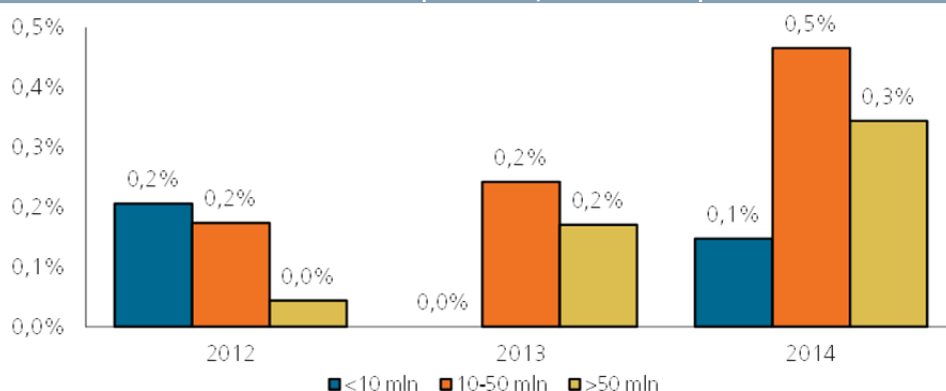
Risultato netto rettificato sul valore della produzione, val. mediani per proprietà



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Le imprese private nel periodo considerato conseguono risultati sempre superiori alle imprese pubbliche e alle miste. Il valore mediano dell'utile netto rettificato delle imprese private tocca 1,6% nel 2014, valore molto alto rispetto alle altre categorie (pubbliche 0,2%, miste 0,4%). Anche considerando la dinamica, sono sempre le imprese private quelle che performano meglio.

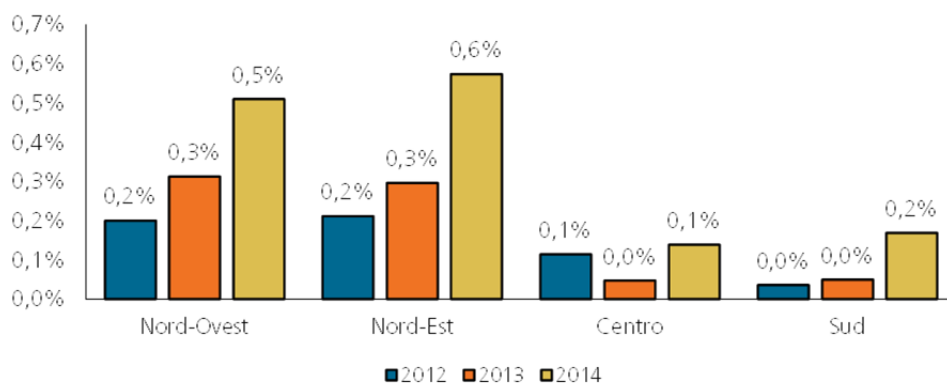
Risultato netto rettificato sul valore della produzione, valori mediani per dimensione



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Suddividendo il campione per classe di fatturato, i risultati migliori provengono dalle medie aziende: le piccole imprese presentano un valore basso e stabile intorno allo 0,1%, le imprese di medie dimensioni migliorano i risultati e conseguono un risultato pari allo 0,5% nel 2014.

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



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

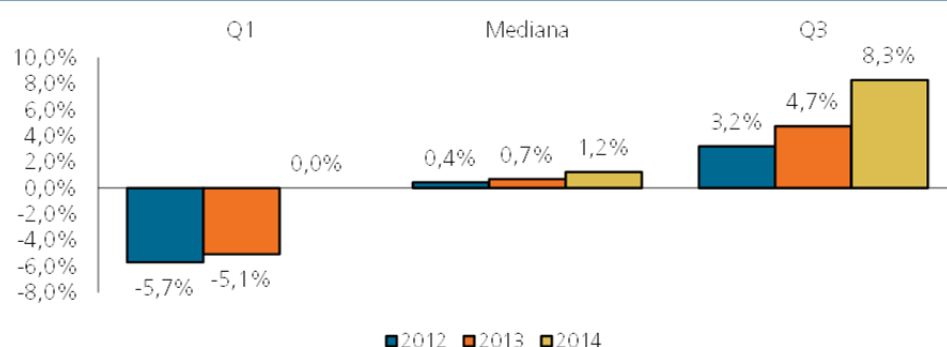
I valori medi, che si ottengono suddividendo il campione per area geografica, mostrano che le aziende del Nord presentano risultati migliori rispetto al resto del Paese, con i valori del 2014 superiori rispetto a quelli conseguiti nel 2013. Il Nord-Est si allinea al dato del Nord-Ovest nonostante i minori margini.

Sia il MOL che l'utile netto rettificato suggeriscono una ripresa nel settore in termini di risultati conseguiti; i dati disaggregati mostrano che le aziende private realizzano margini e risultati migliori rispetto alle pubbliche e alle miste, ma questo dipende da fattori strutturali. Le aziende private tendono a posizionarsi sul servizio extra-urbano, che è tendenzialmente più redditizio rispetto all'urbano: nel nostro campione è infatti presente soltanto un'impresa privata che svolge servizio esclusivamente urbano. Le imprese di medie dimensioni sono quelle con la migliore marginalità.

### Gli indicatori di redditività, ROE e ROI

La redditività aziendale sul patrimonio netto è risultata in crescita a tutti i livelli della distribuzione, mostrando una netta discontinuità rispetto agli anni 2009-11, quando invece risultava decrescente di anno in anno.

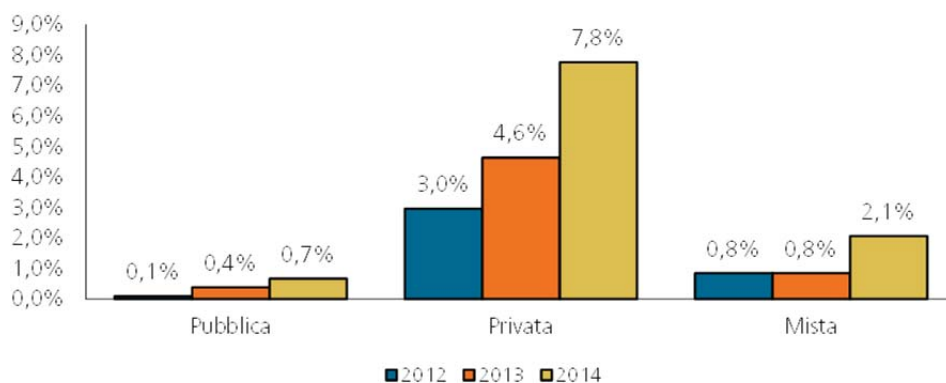
Andamento del ROE sui principali livelli della distribuzione del campione



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Dal 2014 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 che mostravano già all'inizio un buon livello di redditività hanno ulteriormente migliorato la propria posizione nel tempo.

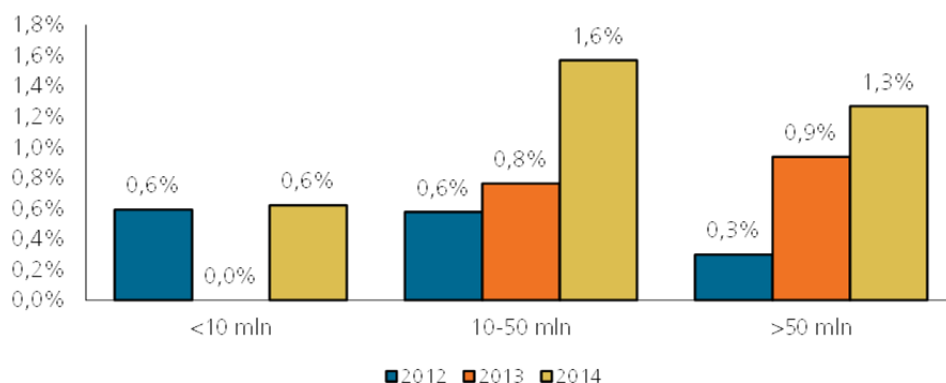
#### Indice ROE per proprietà, valori medi



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Le aziende private, il cui ROE è del 7,8% nel 2014, presentano una redditività del capitale significativamente maggiore rispetto alle imprese pubbliche e miste (rispettivamente allo 0,7% e al 2,1%). Considerando la dinamica, la redditività del patrimonio netto delle aziende di Trasporto Pubblico Locale è risultata crescente negli anni indipendentemente dall'assetto proprietario.

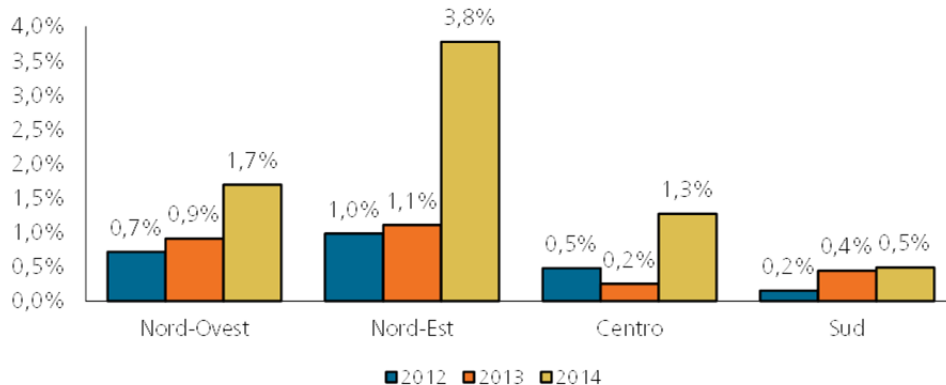
#### Indice ROE per dimensione, valori medi



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Le piccole imprese registrano un valore del ROE relativamente stabile con una flessione nel 2013; nel report precedente avevamo messo in evidenza come fosse questa la classe di fatturato a presentare un indice di redditività del patrimonio netto superiore rispetto alle altre imprese, ma la situazione ora sembra diversa, con le grandi e le medie imprese che presentano indici di redditività in costante miglioramento e più elevati (nel 2014 le medie imprese realizzano un ROE pari a 1,6%, le grandi imprese a 1,3%).

Indice ROE per area geografica, valori medi



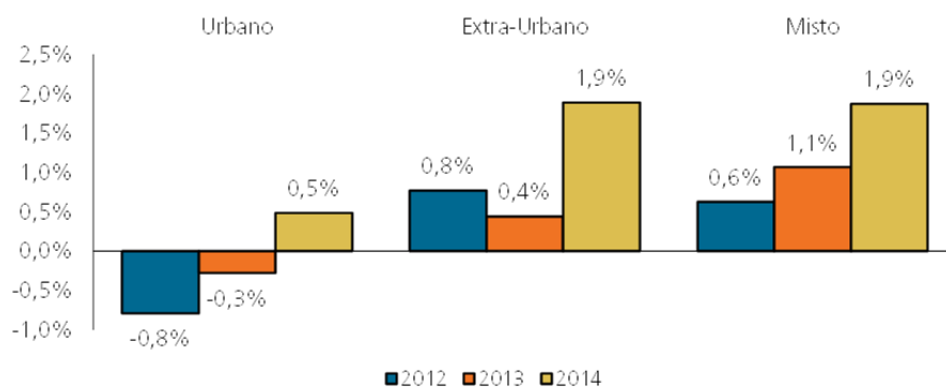
Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Il patrimonio netto delle imprese risulta essere più redditizio al Nord, con il valore medio più alto registrato al Nord-Est (+3,8% nel 2014). Fanalino di coda si confermano le imprese del Sud.

Come era prevedibile, la redditività delle aziende di servizio extra-urbano e misto risulta superiore rispetto alle aziende che svolgono esclusivamente servizio urbano, con queste ultime che presentano un ROE positivo soltanto nel 2014 (0,5%).

Anche il ROE, quindi, conferma che il periodo 2012-2014 è stato un periodo di ripresa e miglioramento nel settore, invertendo il trend negativo che si era registrato nel triennio precedente.

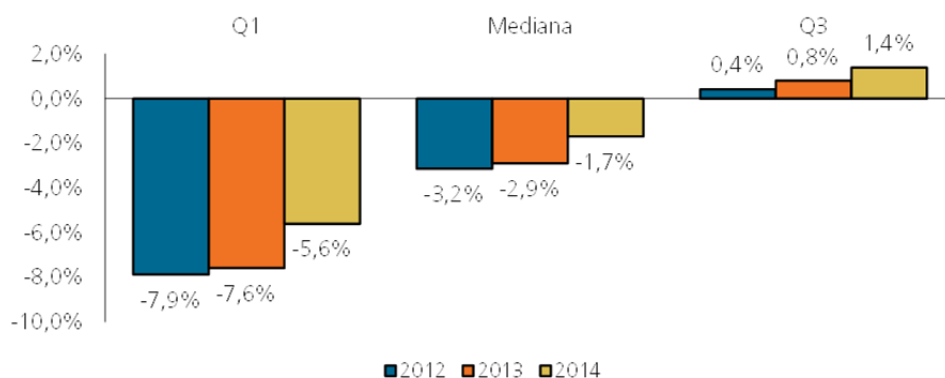
Indice ROE per tipologia di servizio offerto, valori medi



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

L'analisi dell'indice ROI, che indica la redditività degli investimenti effettuati dall'azienda, evidenzia alcune criticità: **la redditività degli investimenti risulta fortemente negativa su buona parte della distribuzione: infatti soltanto al 75° percentile l'indice ROI risulta positivo. Per quanto negativi, i risultati appaiono in miglioramento nel triennio trasversalmente su tutto il campione.**

Indice ROI, principali statistiche sul totale del campione

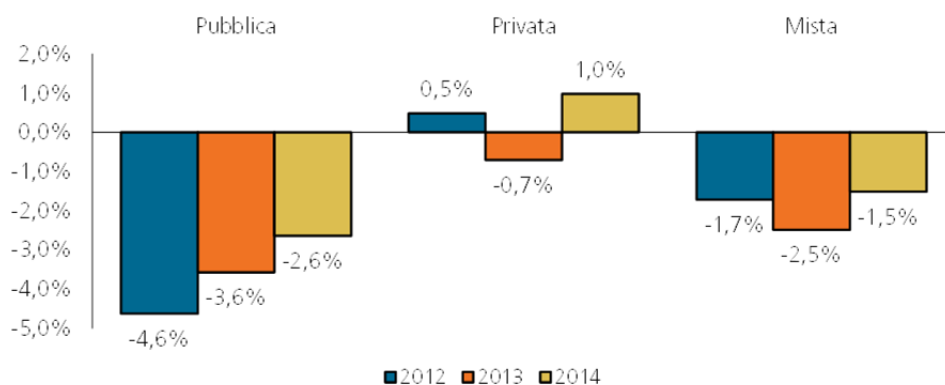


Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Disaggregando i dati in base ai *cluster* considerati in precedenza, possiamo notare che vi è una diffusione di rendimenti negativi negli investimenti in ogni ambito, escludendo piccole e rare eccezioni.

La redditività del capitale investito all'interno delle aziende pubbliche risulta fortemente negativa in tutto il periodo considerato, meno peggio fanno le aziende miste, che però mantengono la redditività su livelli negativi; la mediana per le aziende private risulta positiva nel 2012 (0,5%) e nel 2014 (1%).

Indice ROI per proprietà, valori mediani

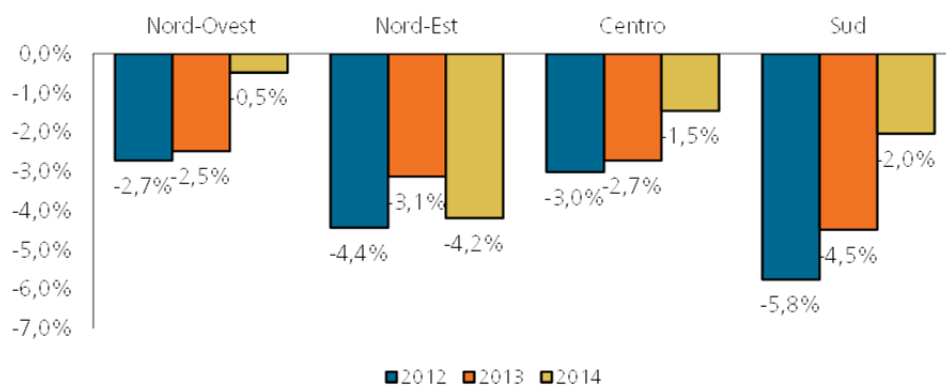


Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

La redditività del capitale investito risulta negativa in tutte le classi dimensionali considerate; **anche in questo caso le medie imprese sono quelle che nei valori mediani presentano le performance migliori, pur mantenendo una redditività negativa.**

Considerando la ripartizione in base alle aree geografiche, possiamo notare come nel 2014 le imprese del Nord-Ovest siano quelle che presentano valori mediani vicini allo zero (-0,5%), mentre molto negativo è il dato 2014 del Nord-Est (-4,2%). La situazione a livello dinamico è in linea con ciò che è stato scritto sopra, ma è interessante notare i forti miglioramenti registrati nel Sud Italia, dove il ROI passa dal -5,8% nel 2012 a un -2% nel 2014 a livello mediano. Le aziende del Nord-Est non hanno manifestato segni di miglioramento rilevante, con il dato del 2014 che risulta quasi identico a quello del 2012.

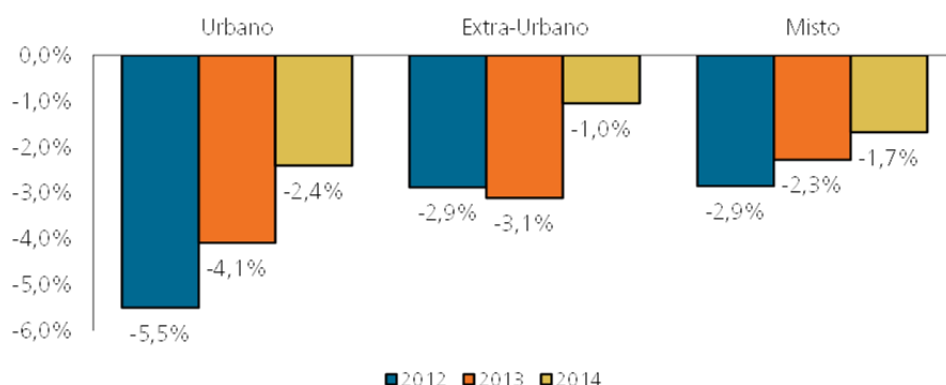
Indice ROI per macro area geografica, valori medi



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Suddividendo il campione per tipologia di servizio, 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 (-2,4% nel 2014) rispetto ai risultati conseguiti da imprese di servizio extra-urbano e misto, che ottengono rispettivamente -1% e -1,7% nel 2014. In dinamica è da segnalare che tutte le imprese mostrano notevoli miglioramenti nel periodo: le aziende di servizio urbano riducono il deficit di redditività degli investimenti di 3,1 punti percentuali.

Indice ROI per tipologia di servizio offerto, valori medi



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

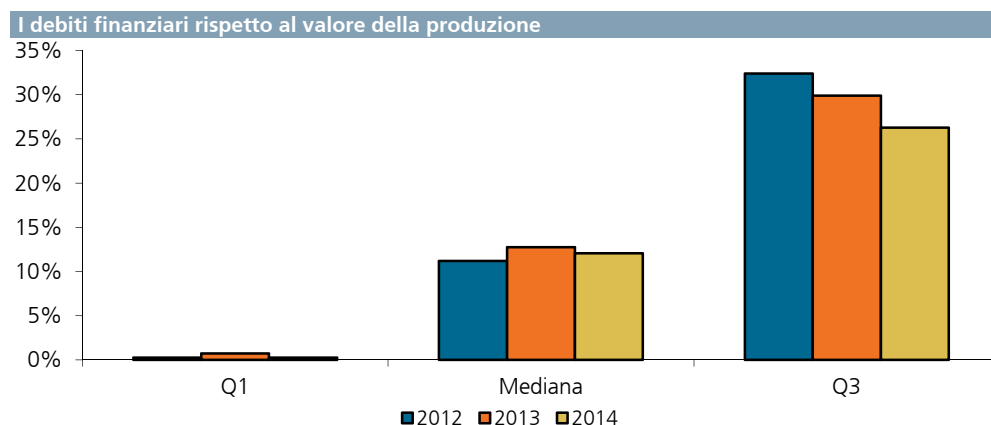
## La situazione Finanziaria e Patrimoniale

Dopo aver considerato gli indicatori di performance reddituali e di efficienza, proponiamo un'analisi sulla situazione finanziaria delle aziende. Il problema del livello di indebitamento delle aziende di Trasporto Pubblico Locale è fra le principali criticità del settore.

Le 116 imprese del nostro campione hanno un indebitamento finanziario di circa 2,1 miliardi di euro nel 2014. **Il debito complessivo risulta fortemente concentrato in un numero ristretto di aziende: le cinque imprese più indebitate detengono il 71% dei 2,1 miliardi di debiti finanziari e solo il 40% del valore della produzione.**

Per valutare la sostenibilità del debito è significativo utilizzare il rapporto fra debiti finanziari e valore della produzione. Nel 2014 il livello mediano di indebitamento per le imprese è pari al 12,1% del valore della produzione. Al 75° percentile il livello di indebitamento è pari al 26% del

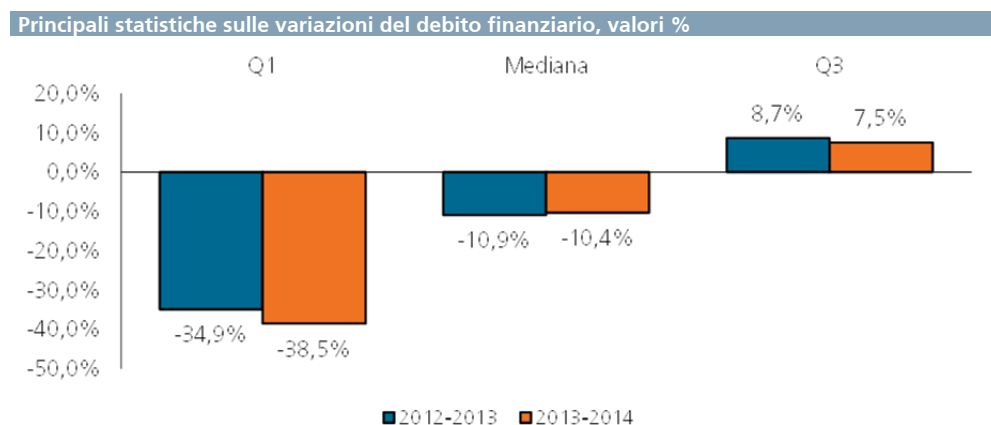
valore della produzione, comunque contenuto. Questi dati confermano che le situazioni critiche sono limitate ad un numero molto ristretto di imprese.



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

La dinamica del debito è in flessione: nel 2014 si assiste ad una brusca riduzione complessiva (-14,8% rispetto al 2013, quando il debito risultava pari a 2 miliardi e 440 milioni); fra il 2012 e il 2013 si verifica un calo più limitato (nel 2012 il debito complessivo era di 2 miliardi e 500 milioni).

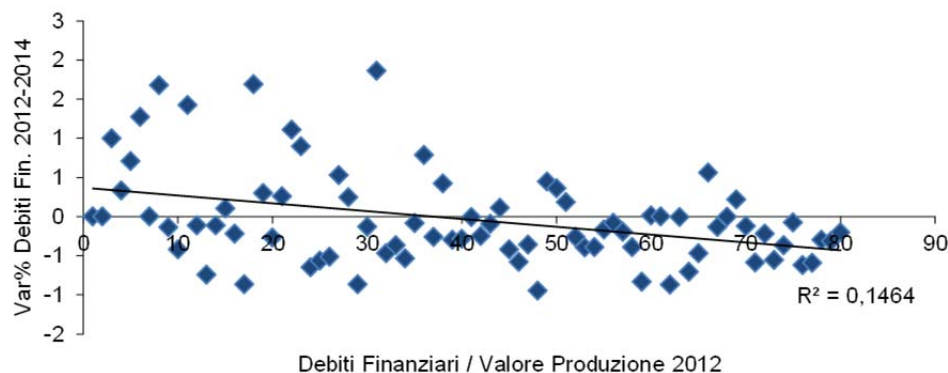
La flessione non è però generalizzata. I dati di bilancio aziendali evidenziano che un gruppo consistente di imprese (più della metà) riduce il proprio debito anche in maniera considerevole, ma d'altra parte per più di un quarto delle aziende la posizione finanziaria tende a peggiorare.



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

I dati di bilancio indicano 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 2012 e il 2014 è infatti negativa (anche se debolmente significativa). Il grafico a dispersione sotto rappresentato ben evidenzia il processo.

Relazione fra livello di indebitamento e variazione del debito tra il 2012 e il 2014\*

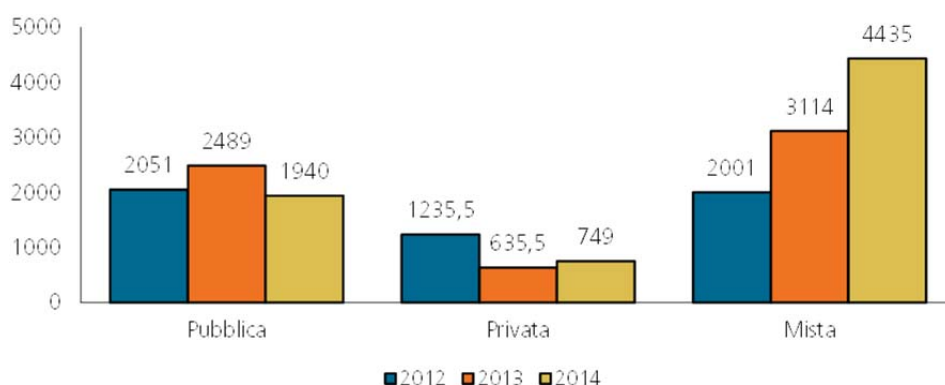


Nota: (\*) sono stati eliminati gli outlier. Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

L'analisi per ripartizione evidenzia la minore riduzione del debito realizzata dalle imprese del Sud, dove il 25% delle imprese aumenta, tra il 2012 e il 2014, il proprio debito di almeno il 40%.

Nel 2014, le aziende con il livello più basso di indebitamento sulla mediana sono quelle private (749.000 euro), mentre le aziende con il più alto livello di indebitamento sono quelle miste (più di 4 milioni di euro); a metà strada si posizionano le aziende pubbliche, con debiti finanziari poco sotto i 2 milioni. **La dinamica suggerisce che si è verificata una forte tendenza alla diminuzione del debito per le imprese private, mentre risulta sostanzialmente stabile il livello di indebitamento per le imprese pubbliche.** Le aziende miste invece presentano una forte tendenza ad aumentare i propri debiti finanziari; infatti, il valore mediano del 2014 (4,4 milioni di euro) è più del doppio di quello del 2012 (2 milioni di euro). Al terzo quartile, il quadro sia dei livelli che della dinamica è lo stesso di quello sintetizzato dalla mediana, mentre al primo quartile le aziende miste hanno una lieve tendenza a diminuire i propri debiti finanziari.

Livello dei debiti finanziari per proprietà, valori medi (EUR '000)



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

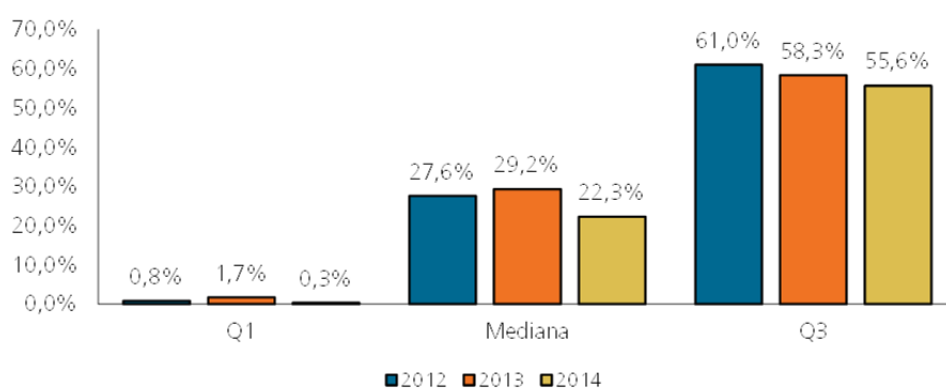
**La leva finanziaria<sup>22</sup> per le aziende di Trasporto Pubblico Locale non è particolarmente elevata:** la scelta di mantenere una leva finanziaria contenuta può essere attribuita alla scarsa redditività del comparto che potrebbe implicare difficoltà nel sostenerne il peso. Una bassa leva implica, 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

<sup>22</sup> In questo contesto considereremo la leva finanziaria= debiti finanziari/debiti finanziari+patrimonio netto.

di manutenzione di un autobus vecchio (es. di 15 anni) sono 6 volte più alti di quelli di un autobus nuovo.

La tendenza generale negli ultimi anni sembra essere stata quella di diminuire ulteriormente la propria esposizione finanziaria attraverso una diminuzione dei debiti e non attraverso aumenti di capitale. **Nel 2014 il valore del 25° percentile risulta essere molto vicino allo zero**, suggerendo che il 25% delle imprese presenta livelli di indebitamento veramente molto bassi. La leva finanziaria è diminuita ad ogni livello della distribuzione, con la mediana che è passata dal 27,6% nel 2012 al 22,3% nel 2014, mentre il terzo quartile è passato dal 61% del 2012 al 55,6% del 2014.

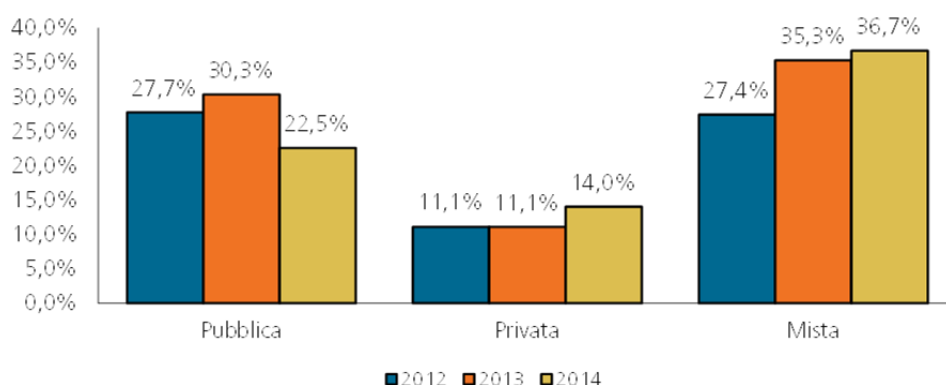
#### Leva finanziaria, principali statistiche (%)



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Considerando la mediana, **la leva finanziaria risulta molto maggiore per le aziende di proprietà pubblica e mista, rispettivamente pari al 22,5% e al 36,7% nel 2014, mentre le aziende private mantengono un rapporto abbastanza basso (14% nel 2014)**. Le aziende pubbliche hanno manifestato una discreta tendenza a diminuire la propria leva finanziaria, soprattutto attraverso la diminuzione dei debiti finanziari; le aziende private hanno registrato invece un discreto aumento nel 2014 passando da 11 a 14 punti percentuali. L'andamento delle leva finanziaria per le aziende miste rispecchia la dinamica dei debiti finanziari e accelera.

#### Leva finanziaria per proprietà, valori medi



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Considerando la disaggregazione in base all'area geografica, possiamo dire che le statistiche per il Sud e il Nord-Ovest risultano in linea con quelle del campione aggregato, e le aziende del Centro mostrano valori più alti per tutte le statistiche, con il valore della mediana del 2014 che è

del 37%. Tuttavia, particolarmente interessanti sono i valori registrati al Nord-Est: tutti i quartili considerati sono nettamente al di sotto di quelli registrati nelle altre macroaree, **con il valore della mediana del 2014 che risulta essere soltanto del 5%**, mentre i valori registrati al primo e al terzo quartile risultano rispettivamente uguali allo 0% e al 52%.

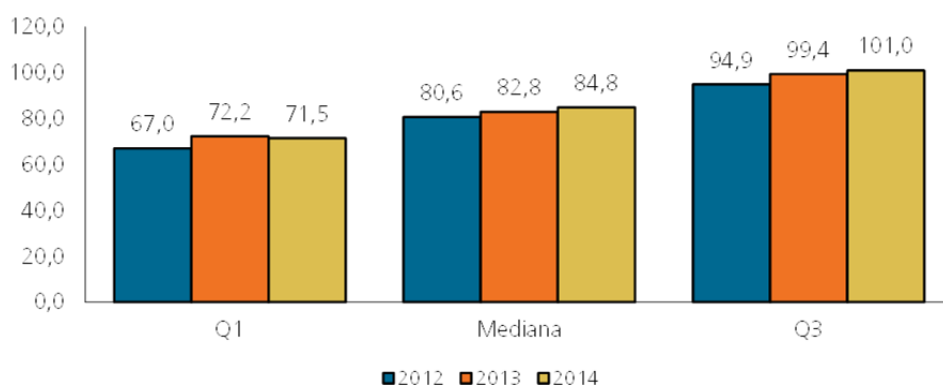
## Risultati economici per dipendente

Andiamo ora a svolgere un'analisi che permette di comprendere come differisce la performance dei dipendenti assunti nel settore TPL, in base alla tipologia di azienda in cui lavorano<sup>23</sup>.

Il valore della produzione per dipendente, **nel 2014 risulta superiore a 85.000 euro per metà delle aziende considerate**; le aziende migliori (sopra il 75° percentile) presentano un valore della produzione per dipendente superiore ai 101 mila euro, mentre le aziende peggiori registrano valori al di sotto dei 72 mila euro. Il rapporto fra valore della produzione e numero di dipendenti è un indicatore spurio della produttiva del lavoro, che richiederebbe di essere completata con informazioni più puntuali.

Il fatturato per addetto è aumentato negli anni ad ogni livello della distribuzione, con il **valore della mediana che è salito del 5,2% in due anni**. La positiva dinamica del triennio è allineata con quanto già evidenziato nel precedente report e conferma una tendenza ormai consolidata.

### Valore della produzione per dipendente (EUR '000)



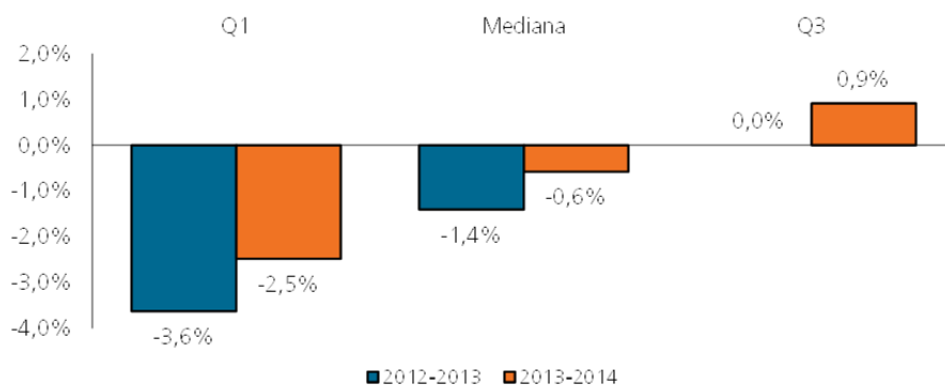
Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

**Il numero di dipendenti è diminuito nel campione: si è infatti passati da 58.335 del 2012 a 57.388 unità nel 2014 (-1,6%).**

Nel grafico seguente sono mostrati i quartili per la distribuzione delle variazioni occupazionali annuali delle imprese considerate: nei tre anni l'azienda al primo quartile ha diminuito il numero dei propri dipendenti del 6,1%, mentre quella in mediana del 2%; poche risultano, invece le aziende che hanno incrementato i propri livelli occupazionali.

<sup>23</sup> L'analisi di questo paragrafo si riferisce alle sole imprese che indicano un numero di dipendenti superiore o uguale a 1, nel complesso si tratta di 92 imprese.

Variazioni del numero di dipendenti nelle aziende, variazioni annuali



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

La diminuzione dell'occupazione ha quindi avuto un impatto positivo sull'aumento del rapporto fra valore della produzione e addetti: tutto ciò conferma le analisi che evidenziano un livello occupazionale all'interno del settore dei trasporti eccessivo.

Il valore della produzione per dipendente delle aziende private è molto elevato se confrontato con quello delle aziende di proprietà mista e pubblica: in un'azienda di proprietà privata, il valore della produzione per addetto nel 2014 è di circa 102.700 euro, mentre in un'azienda pubblica e mista i valori della produttività risultano essere rispettivamente pari a 77.900 e 89.800 euro.

Le aziende pubbliche sono quelle che presentano la maggiore variabilità dei dati, con una differenza tra primo quartile (67 mila euro) e terzo quartile (94 mila euro) uguale a 27 mila euro, mentre le aziende miste sono quelle che sembrano avere la minore variabilità al 2014 (la differenza tra primo e terzo quartile risulta solo di 17 mila euro), con il valore al primo quartile pari a 82 mila euro e il valore al terzo quartile uguale a 99 mila euro.

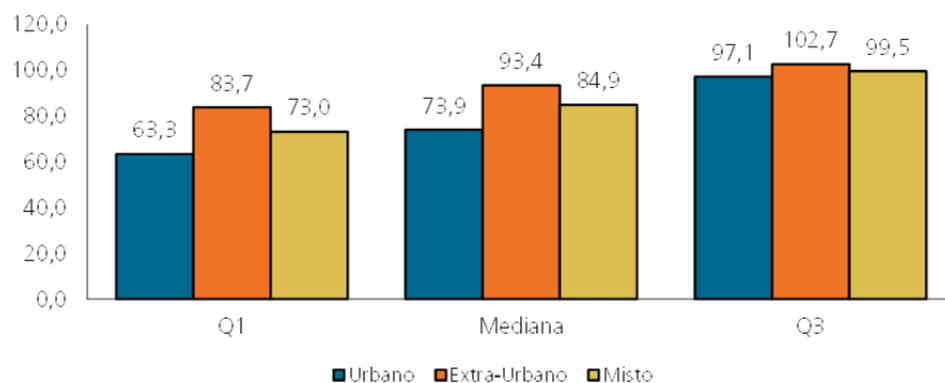
Da segnalare che per le aziende private si evidenzia una positiva dinamica della produttività anche per le aziende che nel 2012 mostravano il minor valore della produzione per addetto: infatti, per il primo quartile si è passati dagli 86 mila euro del 2012 ai 96 mila euro del 2014.

Con riferimento al numero dei dipendenti, le imprese private e pubbliche mostrano a livello mediano la maggiore variazione cumulata, mentre più statica risulta la dinamica delle imprese miste.

Si manifesta anche in questo contesto il netto gap che esiste tra le aziende private e pubbliche, in termini di produttività ed efficienza. **La nota positiva per le aziende pubbliche è che la crescita del valore della produzione per addetto negli ultimi due anni è stata della stessa entità delle aziende private (circa 4% dal 2012 al 2014). Le imprese a proprietà mista pubblico-privata si posizionano in una posizione intermedia in termini di produttività per addetto.**

Il valore della produzione per addetto risulta essere notevolmente maggiore nelle aziende che svolgono servizio extra-urbano: la differenza di produttività in tale contesto risulta, tuttavia, fisiologica e legata alla diversa tipologia di necessità a cui rispondono le diverse aziende.

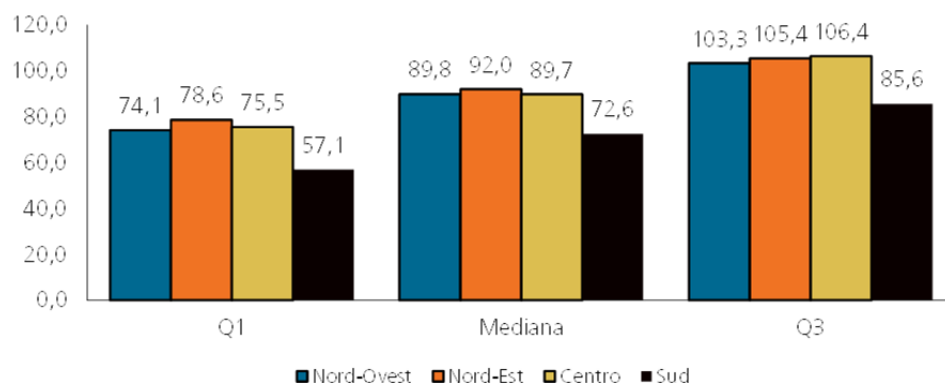
Principali statistiche del val. della produz. per dipendente, per tipologia di servizio offerto (2014)



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

A livello territoriale si evidenzia in modo chiaro la minore produttività delle aziende localizzate al Sud. In livello mediano il valore della produzione per addetto si ferma a 72,6 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.

Principali statistiche del valore della produzione per dipendente per area geografica (2014)



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

## Conclusioni

Nel triennio 2012-14 le imprese del settore hanno risentito del generale contesto di debolezza della domanda interna e realizzato modeste dinamiche del fatturato, nonostante il sensibile aumento delle tariffe.

Nel triennio le imprese mostrano un tendenziale miglioramento della loro performance economico-finanziaria: migliorano i margini, i risultati, il valore della produzione per addetto e gli indicatori di redditività.

Segnali preoccupanti riguardano gli investimenti: gli ammortamenti flettono e le immobilizzazioni materiali pure. La flessione 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.

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

Gli assetti proprietari sembrano costituire una variabile che influisce sull'efficienza delle aziende di TPL: in linea del tutto generale, le imprese private mostrano migliori risultati (i margini sono più elevati, il risultato netto anche, la redditività è migliore e anche il valore della produzione per addetto), ma più deboli si dimostrano sul versante degli investimenti. Inoltre, l'interpretazione di tali risultati deve tener conto della diversa specializzazione delle imprese private in mercati tradizionalmente più redditizi.

Il confronto fra imprese a totale capitale pubblico e a capitale pubblico-privato evidenzia la migliore performance delle società miste. La partecipazione di capitali privati sembra garantire migliori margini, più elevata redditività, minor costo del lavoro e maggiore prodotto per addetto.

Con riferimento agli ammortamenti le posizioni sono simili, mentre l'uso della leva finanziaria è maggiore nelle società miste.

La presenza anche parziale di privati negli assetti proprietari sembra quindi implicare una migliore gestione delle società, di cui si avvantaggerebbe anche l'Ente pubblico, che vedrebbe generare utili dall'impresa partecipata e minori costi.

Interessanti sono i risultati per dimensione di impresa. Dall'analisi dei dati di bilancio del triennio 2012-14 emerge il recupero delle imprese di medie-grandi dimensioni. L'analisi del triennio precedente ci aveva fatto concludere che le maggiori dimensioni non fossero una discriminante positiva; infatti, nel triennio 2009-11 erano le imprese con un fatturato inferiore ai 10 milioni quelle che ottenevano i risultati migliori. Nell'ultimo triennio di analisi le imprese di medie-grandi dimensioni migliorano sensibilmente la propria performance: in termini di margini, risultato netto e redditività recuperando terreno. Il costo del lavoro delle imprese medie e grandi risulta stabilmente inferiore rispetto a quello delle piccole imprese, in tutto il periodo e nei diversi quartili esaminati.

Permangono invece 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, i margini sono quindi inferiori e anche il risultato netto, la redditività è più bassa. Sul fronte degli investimenti si evidenziano minori ammortamenti.

Intesa Sanpaolo Direzione Studi e Ricerche - Responsabile Gregorio De Felice		
<b>Servizio Industry &amp; Banking</b>		
Fabrizio Guelpa (Responsabile)	0287962051	fabrizio.guelpa@intesasanpaolo.com
<b>Ufficio Industry</b>		
Stefania Trenti (Responsabile)	0287962067	stefania.trenti@intesasanpaolo.com
Chiara Billi		chiara.billi@intesasanpaolo.com
Maria Cristina De Michele	0287963660	maria.demichale@intesasanpaolo.com
Serena Fumagalli	0280212270	serena.fumagalli@intesasanpaolo.com
Caterina Riontino	0280215569	caterina.riontino@intesasanpaolo.com
Ilaria Sangalli	0280215785	ilaria.sangalli@intesasanpaolo.com
Giovanni Foresti (Responsabile coordinamento Economisti sul Territorio)	0287962077	giovanni.foresti@intesasanpaolo.com
Romina Galleri (sede di Torino)	0115550438	romina.galleri@intesasanpaolo.com
Sara Giusti (sede di Firenze)	0552613508	sara.giusti@intesasanpaolo.com
Anna Maria Moressa (sede di Padova)	0496537603	anna.moressa@intesasanpaolo.com
Carla Saruis (sede di Bologna)	0516453889	carla.saruis@intesasanpaolo.com
<b>Ufficio Banking</b>		
Elisa Coletti (Responsabile)	0287962097	elisa.coletti@intesasanpaolo.com
Marco Lamieri	0287935987	marco.lamieri@intesasanpaolo.com
Clarissa Simone	0287935939	clarissa.simone@intesasanpaolo.com
<b>Local Public Finance</b>		
Laura Campanini (Responsabile)	0287962074	laura.campanini@intesasanpaolo.com
Francesco Paolo Parabita	0287962142	francesco.parabita@intesasanpaolo.com

Editing: Team Nucleo Editoriale

## Avvertenza Generale

La presente pubblicazione è stata redatta da Intesa Sanpaolo. Le informazioni qui contenute sono state ricavate da fonti ritenute da Intesa Sanpaolo affidabili, ma non sono necessariamente complete, e l'accuratezza delle stesse non può essere in alcun modo garantita. La presente pubblicazione viene a Voi fornita per meri fini di informazione ed illustrazione, ed a titolo meramente indicativo, non costituendo pertanto la stessa in alcun modo una proposta di conclusione di contratto o una sollecitazione all'acquisto o alla vendita di qualsiasi strumento finanziario. Il documento può essere riprodotto in tutto o in parte solo citando il nome Intesa Sanpaolo.