

Le nuove possibili strategie di intervento nel settore del Trasporto Pubblico Locale alla luce dei dati dei Conti Pubblici Territoriali

Vincenzo Mergiotti, PhD

Considerazioni introduttive



...nella sua **funzione sociale** i **sussidi pubblici** sono diretti a **garantire** agli users un **adeguato, efficiente ed uniforme livello di accessibilità ai servizi** di trasporto pubblico

...nel consentire di tenere basse le tariffe, realizza anche **obiettivi** meramente **redistributivi** “mediante erogazione di servizi sussidiati in kind”

I sussidi pubblici al TPL

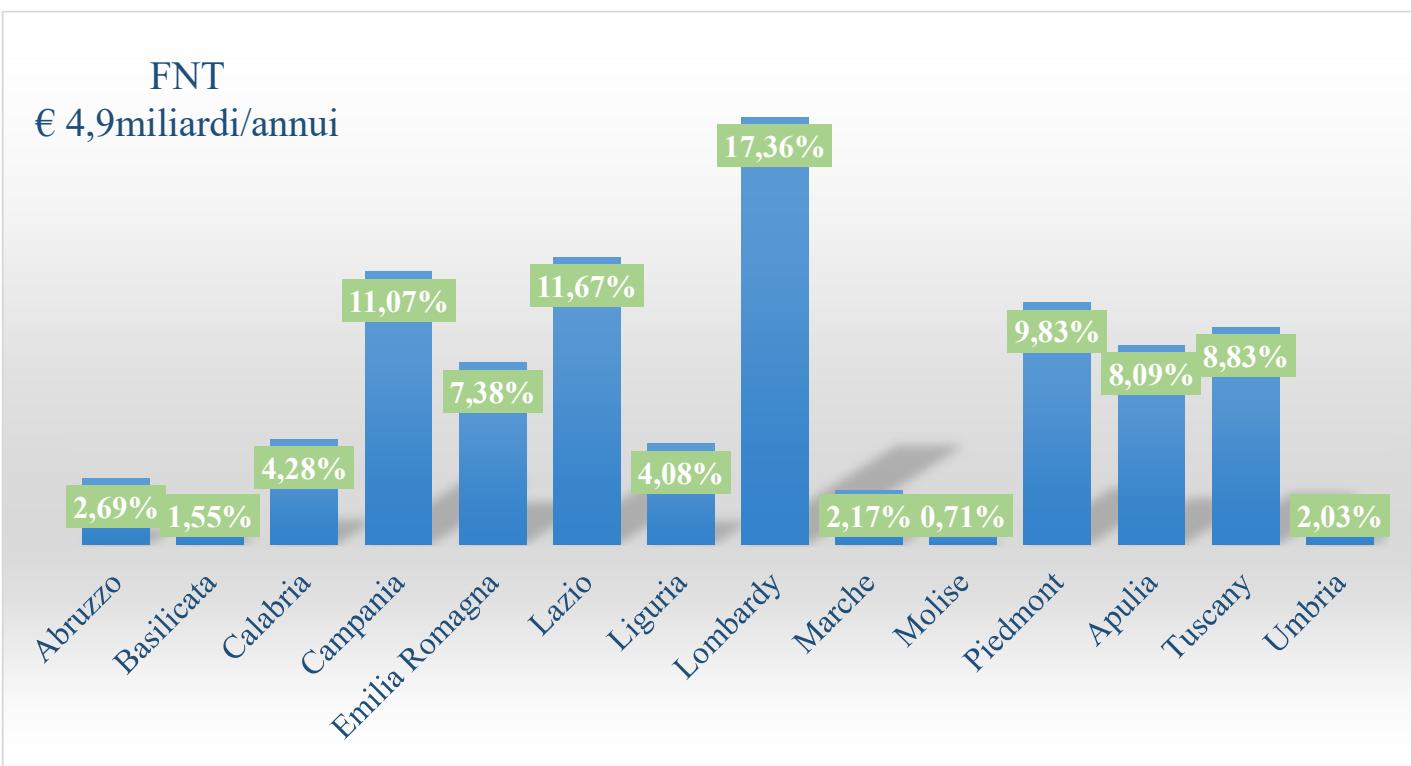
a) commisurati all'offerta del servizio, diversamente dagli altri Paesi commisurati alla domanda dei passeggeri

b) quantità del servizio offerto segue il criterio «fisso», riferito cioè a dati storici

Legge 228
del 2012

Il modello “misto” del finanziamento del settore

ha restituito al governo centrale la competenza sulla gestione delle contribuzioni con la **costituzione** del **Fondo Nazionale Trasporti (FNT)**

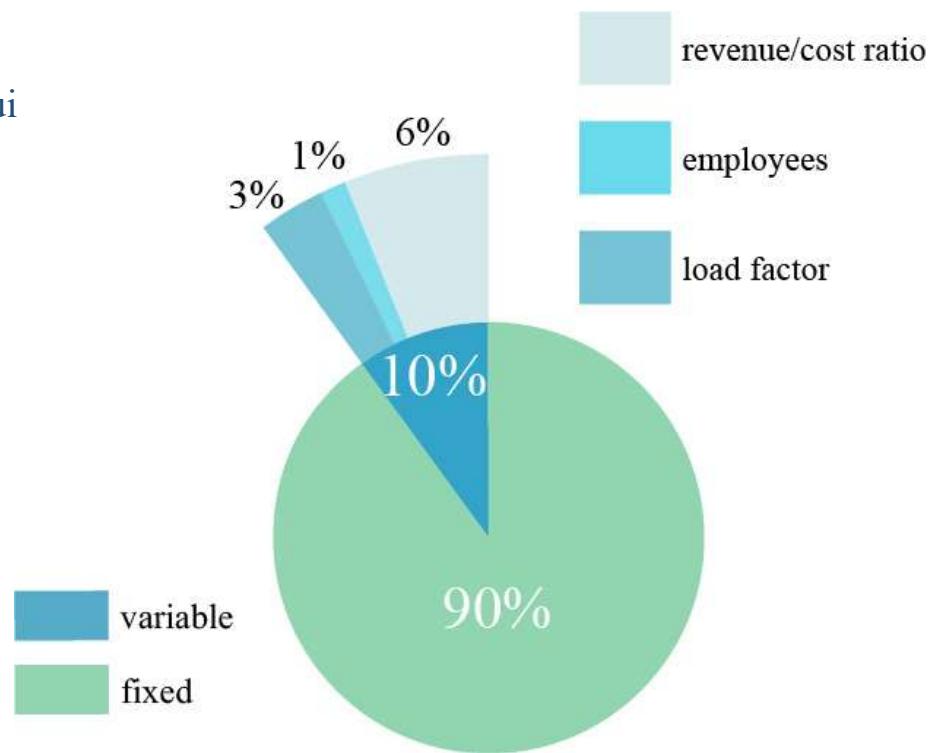


Legge 228
del 2012

Il modello “misto” del finanziamento del settore

ha restituito al governo centrale la competenza sulla gestione delle contribuzioni con la **costituzione del Fondo Nazionale Trasporti (FNT)**

FNT
€ 4,9 miliardi/annui



Risultati del modello “misto”

2015

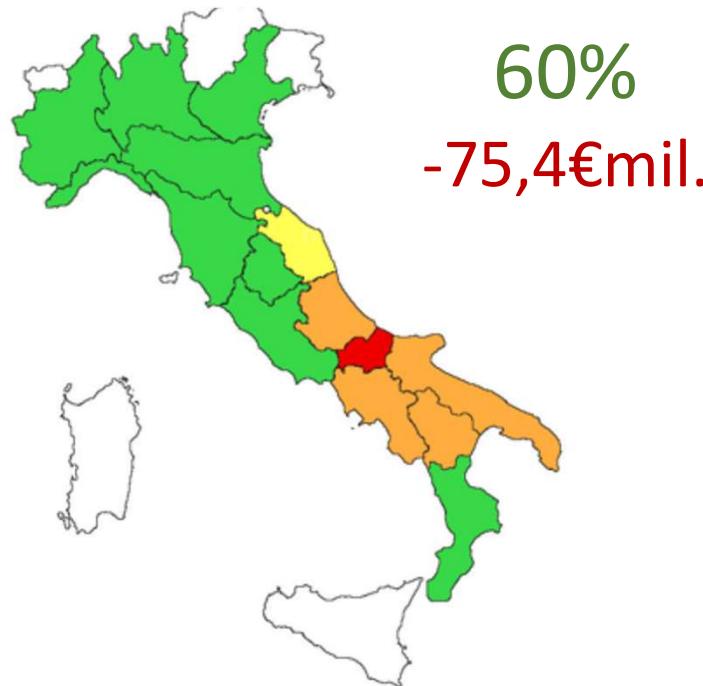


Figure 1: In 2015 Italian regions on reached targets

Legend:

- All goals reached by the regions
- One goal with cut contributions of 3% not reached by region
- One goal with cut contributions of 6% not reached by the regions
- Only one goal with cut contributions of 9% reached by region

2016

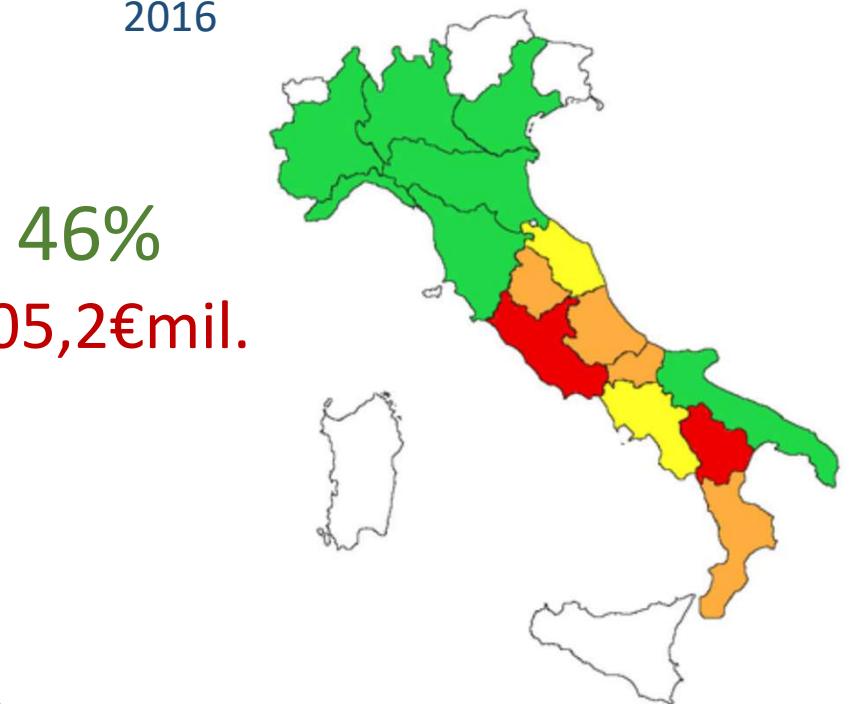


Figure 2: In 2016 Italian regions on reached targets

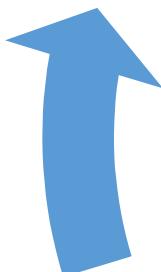
Legend:

- All goals reached by the regions
- One goal with cut contributions of 3% not reached by region
- One goal with cut contributions of 6% not reached by the regions
- Only one goal with cut contributions of 9% reached by region

Risultati della ricerca

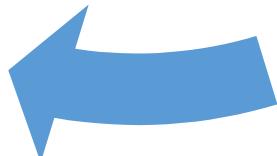
...affinché il TPL diventi **più attrattivo** in termini di **qualità, flessibilità ed efficienza**.

Il **sistema premiale** nel TPL è un tema di notevole importanza...



...il **rinnovo** del c.d. **modello “misto”** è da auspicare subordinato però a **nuovi parametri di efficienza ed efficacia**...

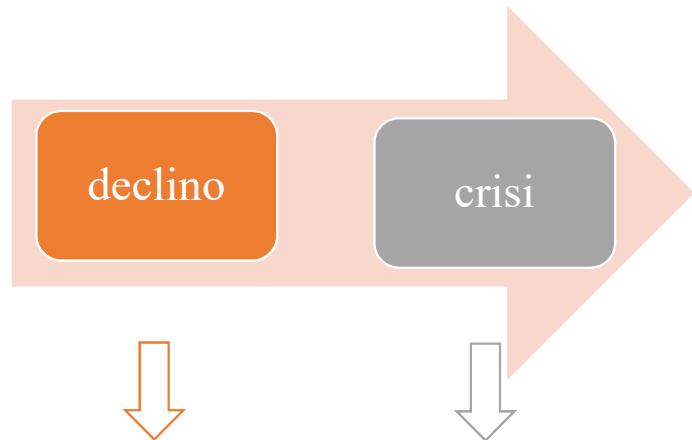
...l'**efficienza** del TPL ha un **impatto** di estremo rilievo in **termini sociali** e anche sullo **sviluppo** e la **competitività** dell'intera economia nazionale...



Gli effetti dei tagli contributivi sulle imprese del TPL

I tagli al settore TPL correlati alla *spending review* (2010-2012) e al sistema premiale del fondo trasporti (2015-2016) hanno esposto gli operatori del settore ad un **stato di declino e/o di crisi**?

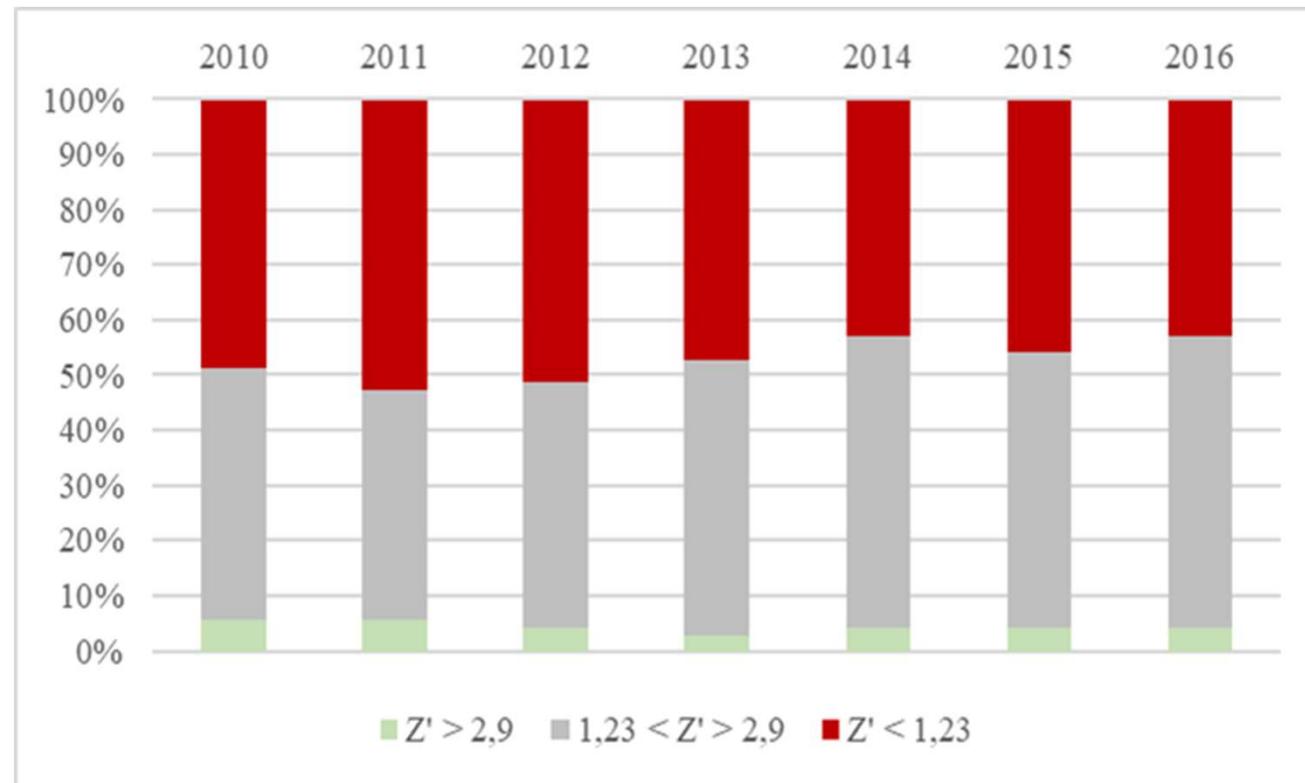
In sostanza, i tagli contributivi sono qualificabili come evento scatenante (*trigger event*) per il suo particolare carattere di severità - e, per l'effetto, sollecitato **politiche di turnaround** da parte degli operatori del TPL?



Per «**declino**» s'intende
“la progressiva
erosione del valore
economico del capitale
dell'impresa in un
determinato periodo di
tempo”

mentre con il termine
«**crisi**» si fa riferimento ad
“un peggioramento
ulteriore del declino ed è
riconducibile dai **risultati
negativi** in relazione ai
flussi finanziari, dalla
perdita di credito e di
fiducia”

I risultati dell'indagine nel modello Z'-Score di Altman



I risultati economico-patrimoniali

	campione	n.	70	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Indicatori reddittività di settore	i) imprese in utile	%	57,1	58,6	58,6	65,7	72,9	81,5	82,9	
	ii) ROE	%	4,6	4,9	7,1	5,6	5,8	11,2	8,9	
	iii) ROI	%	-0,7	-3,9	-0,4	0,3	1,2	1,9	1,3	
	iv) ROS	%	-5,7	-23,4	-0,9	2,0	1,2	1,9	1,3	
	v) ROT	n.	0,64	0,72	0,75	0,74	0,75	0,71	0,77	
	vi) CMU	n.	2,9	0,2	-0,4	0,6	0,1	1,1	0,7	
	vii) ROA	%	-2,1	-4,6	-1,1	-1,6	0,5	1,0	0,3	
	viii) ROD	%	-0,3	1,0	2,0	1,8	1,7	1,5	1,6	
	ix) EBIT margin	%	-6,5	-20,5	-0,3	-0,5	2,3	-0,1	0,9	
	x) EBITDA margin	%	9,2	7,4	8,9	9,8	10,3	11,5	11,4	
	xi) Indice di ercizio TPL	n.	0,98	0,97	1,00	1,01	1,01	1,01	1,02	
	xii) Incidenza costo del lavoro	%	54,7	55,0	53,5	52,6	52,4	52,5	54,0	
	xiii) Incidenza costo per acquisti	%	6,5	7,0	8,0	8,2	7,8	7,3	6,7	
	xiv) Incidenza costo per servizi	%	14,9	15,3	16,4	16,8	17,3	17,0	16,5	
	xv) Indice leverage	n.	3,97	6,57	7,15	10,49	7,91	8,15	4,04	
	xvi) Indice corrente di liquidità	n.	1,41	1,42	1,40	1,36	1,44	1,50	1,52	
	xvii) Indice di tesoreria	n.	1,36	1,36	1,34	1,30	1,38	1,44	1,45	



Dal **2010 al 2013** i risultati dell'indagine mostrano **indicatori economici con valori perfino negativi** (ad esclusione del ROE), mentre dal **2014 al 2016** – a seguito del taglio dei servizi - si registra una inversione del segno anche se i valori (positivi) risultano modesti per poter rilanciare la *performance*.

I risultati della redditività operativa (ROI), delle vendite (ROS) e di rotazione (ROT) chiariscono le **difficoltà** della *performance* degli operatori, in cui i componenti extra operativi (CMU) risultano decisivi al fine del risultato positivo della gestione operativa (EBIT *margin*) e del reddito netto (ROE).

Il **costo del lavoro** ha un andamento **decrescente** dal **2011 al 2014 per poi risalire**; il **costo per acquisti** (carburante, pezzi di ricambio, ecc.) evidenzia un **trend decrescente** (dal 2013) per effetto della **riduzione dei servizi all'utenza**. I **costi per servizi** hanno un **andamento oscillante** evidenziando il convulso ricorso alle politiche di *outsourcing* dei servizi “no core” (manutenzione dei mezzi, sub-affidamenti, ecc.).









<img alt="A red dashed box highlights the first two columns of the table, which are 'Indicatori' and 'di settore'." data-bbox="400 200



I risultati degli indicatori finanziari registrano, da un lato una **struttura patrimoniale inadeguata** delle imprese sollecitando una loro ricapitalizzazione (*leverage*), dall'altro un **rischio finanziario soddisfacente** (indici di liquidità e di tesoreria).

Indicatori	reddittività	di settore	campione	n. 70							
					2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
<i>i)</i> imprese in utile	%		57,1	58,6	58,6	65,7	72,9	81,5	82,9		
<i>ii)</i> ROE	%	4,6	4,9	7,1	5,6	5,8	11,2	8,9			
<i>iii)</i> ROI	%	-0,7	-3,9	-0,4	0,3	1,2	1,9	1,3			
<i>iv)</i> ROS	%	-5,7	-23,4	-0,9	2,0	1,2	1,9	1,3			
<i>v)</i> ROT	n.	0,64	0,72	0,75	0,74	0,75	0,71	0,77			
<i>vi)</i> CMU	n.	2,9	0,2	-0,4	0,6	0,1	1,1	0,7			
<i>vii)</i> ROA	%	-2,1	-4,6	-1,1	-1,6	0,5	1,0	0,3			
<i>viii)</i> ROD	%	-0,3	1,0	2,0	1,8	1,7	1,5	1,6			
<i>ix)</i> EBIT margin	%	-6,5	-20,5	-0,3	-0,5	2,3	-0,1	0,9			
<i>x)</i> EBITDA margin	%	9,2	7,4	8,9	9,8	10,3	11,5	11,4			
<i>xi)</i> Indice di esercizio TPL	n.	0,98	0,97	1,00	1,01	1,01	1,01	1,02			
<i>xii)</i> Incidenza costo del lavoro	%	54,7	55,0	53,5	52,6	52,4	52,5	54,0			
<i>xiii)</i> Incidenza costo per acquisti	%	6,5	7,0	8,0	8,2	7,8	7,3	6,7			
<i>xiv)</i> Incidenza costo per servizi	%	14,9	15,3	16,4	16,8	17,3	17,0	16,5			
<i>xv)</i> Indice leverage	n.	3,97	6,57	7,15	10,49	7,91	8,15	4,04			
<i>xvi)</i> Indice corrente di liquidità	n.	1,41	1,42	1,40	1,36	1,44	1,50	1,52			
<i>xvii)</i> Indice di tesoreria	n.	1,36	1,36	1,34	1,30	1,38	1,44	1,45			

Focus risultati *best in class*



Tipologia servizio offerto	Distribuzione territoriale	Dimensione economica	Assetto proprietario
Urbano	20	Nord 34	Grande 27
Extraurbano	16	Centro 15	Media 33
Misto	34	Mezzogiorno 21	Piccola 10
Σ	70	Σ 70	Σ 70

6 indicatori (ROI, ROT, ROA, EBITDA *margin*, indice TPL e indice costo del lavoro)

6 indicatori (ROI, ROS, ROA, EBIT *margin*, EBITDA *margin* e indice TPL)

8 indicatori (ROE, ROS, ROT, ROA, EBIT *margin*, indice TPL, indice costo per acquisti e indice costo per servizi)

12 indicatori sui 16 analizzati (ROE, ROI, ROS, CMU, ROA, EBIT *margin*, indice TPL, indice costo per acquisti, indice costo per servizi, indice *leverage*, indice corrente di liquidità e indice di tesoreria)

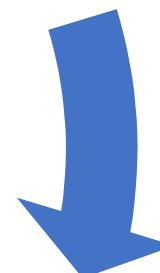
Risultati della ricerca

...i risultati emersi potrebbero costituire un prezioso **parametro di riferimento** per l'efficientamento e l'ottimizzazione dei servizi e delle politiche finanziarie da adottare.

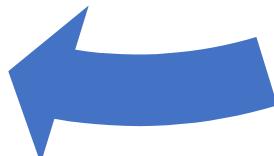
I tagli al TPL hanno rivestito il carattere di «*trigger event*» per gli operatori...



...ulteriori strategie (21,4% del campione) sono riconducibili alle **operazioni societarie straordinarie** evidenziando strategie di *turnaround*



...il recupero della **performance** del campione è ascrivibile al **taglio dei servizi** (con **pregiudizio** dei **flussi a domanda debole** e del **pendolarismo**)...



Le possibili strategie in Abruzzo

In Abruzzo, il tentativo di un nuovo assetto organizzativo nella gestione del TPL è affidato al **PdL 389 del 2024**.

Il PdL si colloca nell'ambito del miglioramento della **performance pubblica**, **performance** che intende giovarsi dell'**agenzia regionale per la mobilità**, realizzando la discontinuità da **government a governance**.

L'agenzia è inoltre preposta a promuovere, attraverso la **gestione manageriale del TPL**, rinnovate politiche di **resilienza finanziaria** anche per meglio far fronte ai diversi fattori di **vulnerabilità del settore** (come è emerso nel periodo emergenziale).