

Nucleo Regionale Conti Pubblici Territoriali

L'evoluzione delle IPL nel settore Trasporti: lettura integrata dei principali aggregati di bilancio

Marco VALERI

**Giornata di presentazione
dell'aggiornamento monografico:
L'Italia secondo i Conti Pubblici Territoriali (CPT)
I flussi finanziari pubblici nella Regione Abruzzo
L'Aquila - 16 giugno 2010**



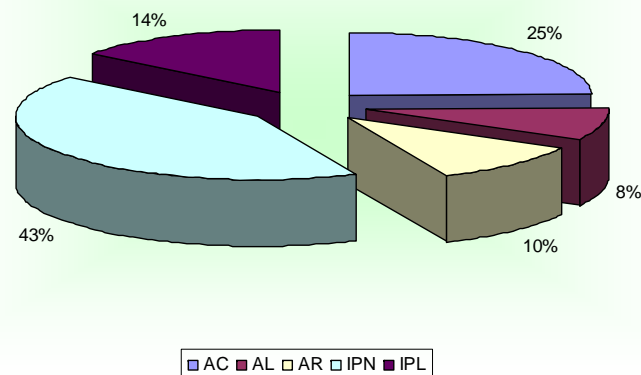
Analisi della spesa del settore trasporti per livelli di governo

Quali sono stati i livelli di governo che hanno maggiormente speso nel settore Trasporti?

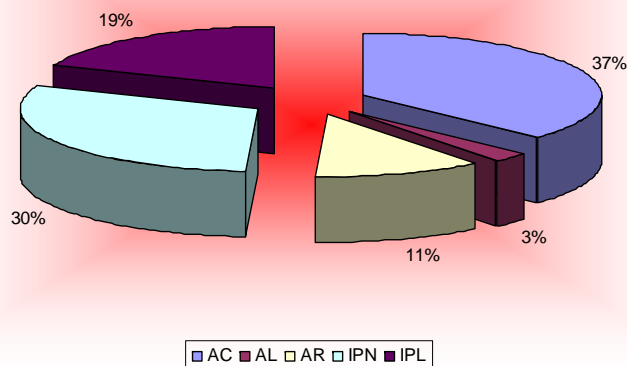
In tutte e tre le Regioni le IPN e le AC hanno rappresentato i livelli di governo che hanno maggiormente speso nel settore trasporti nel periodo 2003-2007.

	Spesa Media Tot	% su Tot
IPL ABRUZZO	157.848.620	18,21%
IPL MARCHE	126.405.878	14,29%
IPL SARDEGNA	198.199.118	18,75%

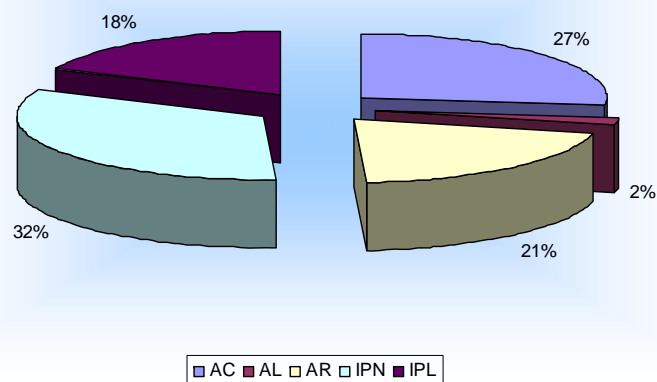
MARCHE SPESA TOTALE



SARDEGNA SPESA TOTALE

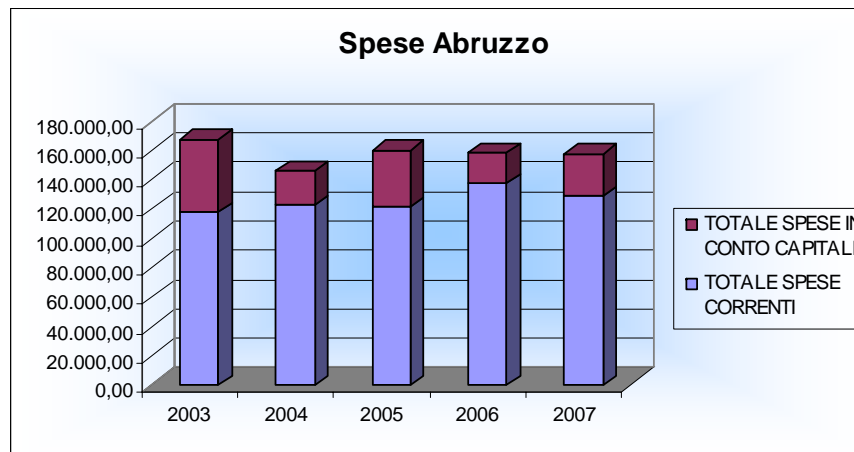
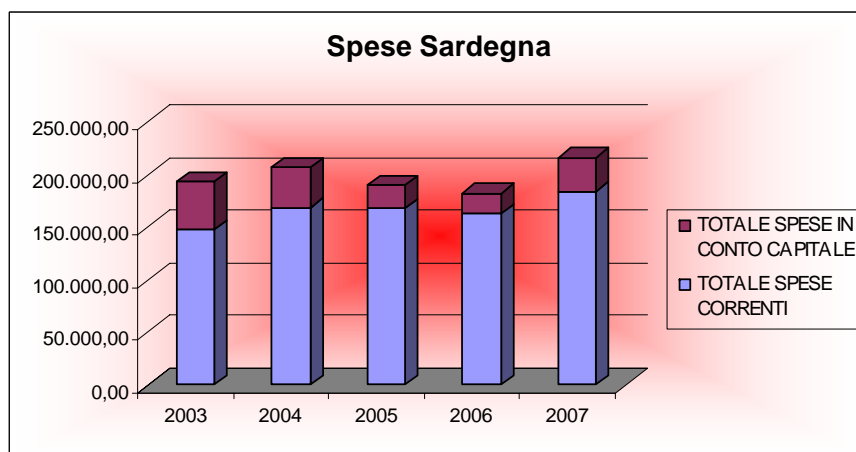
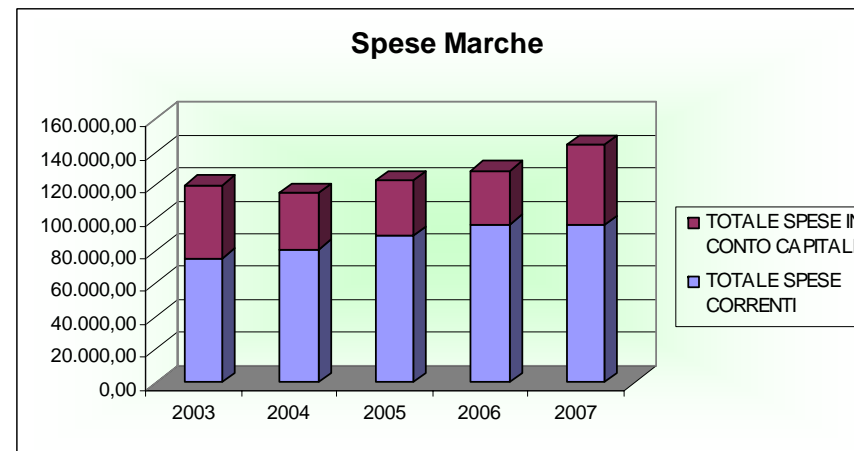


ABRUZZO SPESA TOTALE



Analisi della spesa sostenuta dalle IPL nel settore trasporti

Periodo 2003-2007		Valori medi	Incidenza %
ABRUZZO	SPESE CORRENTI	125.556.240	79,54%
	SPESE IN C/CAPITALE	32.292.380	20,46%
MARCHE	SPESE CORRENTI	87.710.866	69,39%
	SPESE IN C/CAPITALE	38.695.012	30,61%
SARDEGNA	SPESE CORRENTI	166.564.156	84,04%
	SPESE IN C/CAPITALE	31.634.962	15,96%

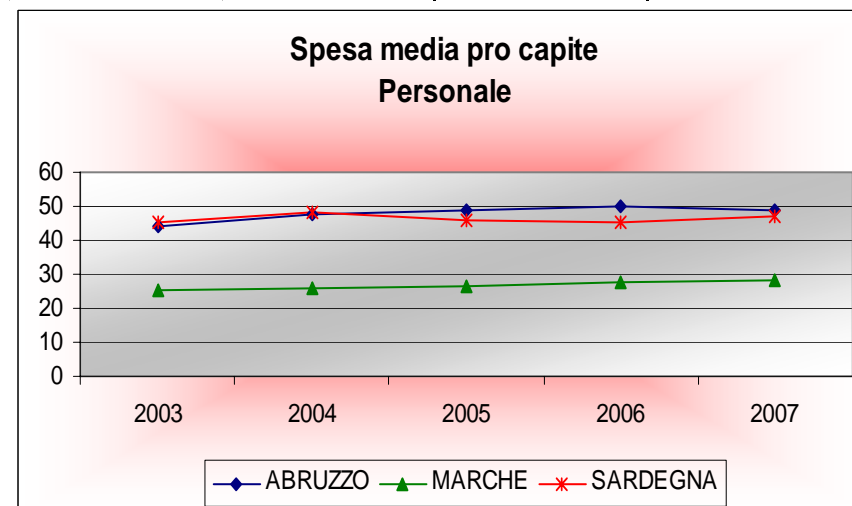
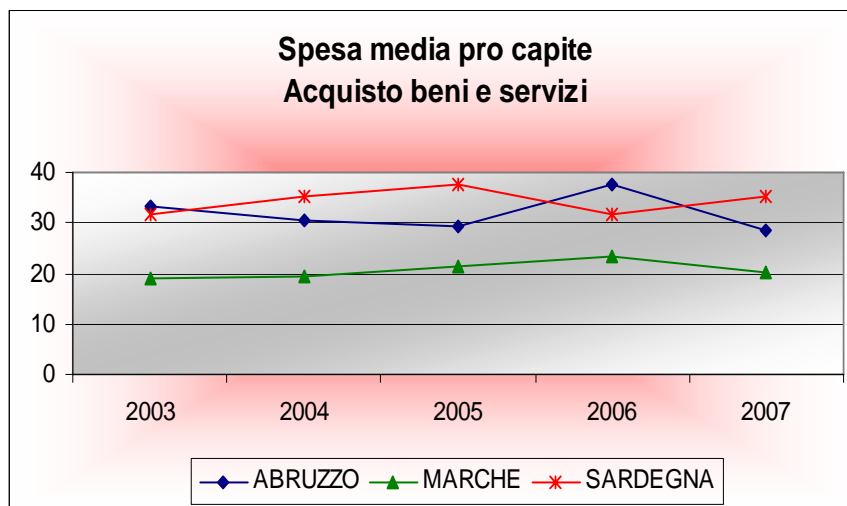


Trend della spesa corrente pro capite

Quali categorie economiche di spesa hanno assorbito l'ammontare più rilevante delle risorse correnti impiegate?

In tutte e tre le Regioni le spese afferenti il Personale e l'Acquisto di beni e servizi hanno complessivamente inciso in media, nel periodo 2003-2007, per oltre il 92%.

Periodo 2003-2007		Valori medi	Incidenza %
ABRUZZO	Personale	71.264.052	56,76%
	Acq. B&S	47.285.832	37,66%
	Altro corrente	7.006.356	5,58%
	Totale corr.	125.556.240	100,00%
MARCHE	Personale	46.370.260	52,87%
	Acq. B&S	36.016.154	41,06%
	Altro corrente	5.324.452	6,07%
	Totale corr.	87.710.866	100,00%
SARDEGNA	Personale	88.905.108	53,38%
	Acq. B&S	65.796.722	39,50%
	Altro corrente	11.862.326	7,12%
	Totale corr.	166.564.156	100,00%

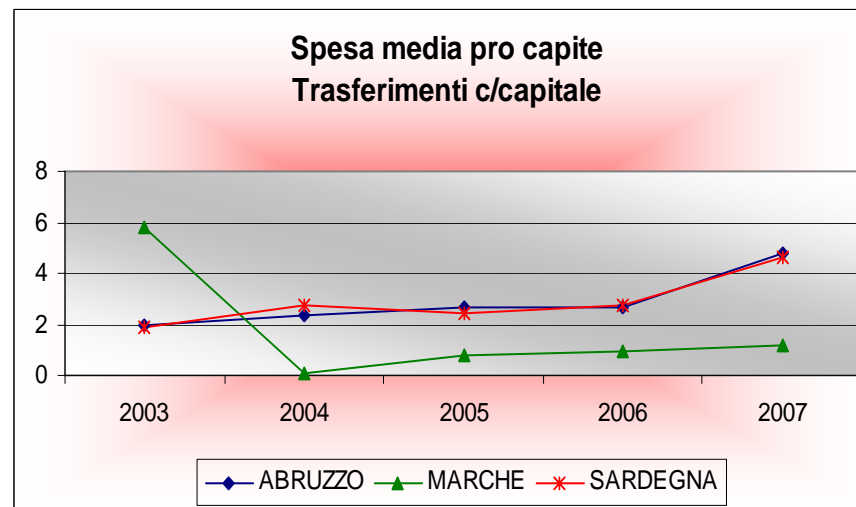
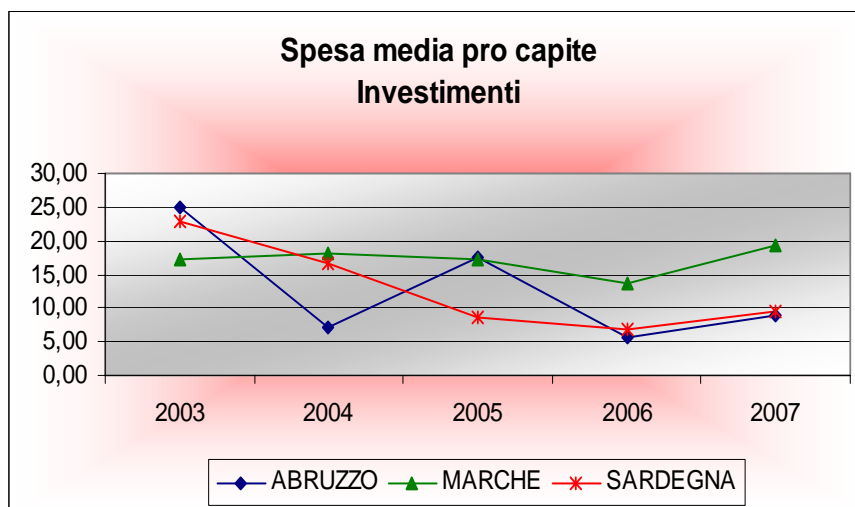


Spesa conto capitale IPL

Quale categoria economica di spesa ha inciso maggiormente sull'ammontare delle spese sostenute in conto capitale?

In tutte e tre le Regioni a prevalere sono stati gli Investimenti anche se l'incidenza percentuale degli stessi è stata decisamente più significativa nella Regione Marche e nella Regione Sardegna.

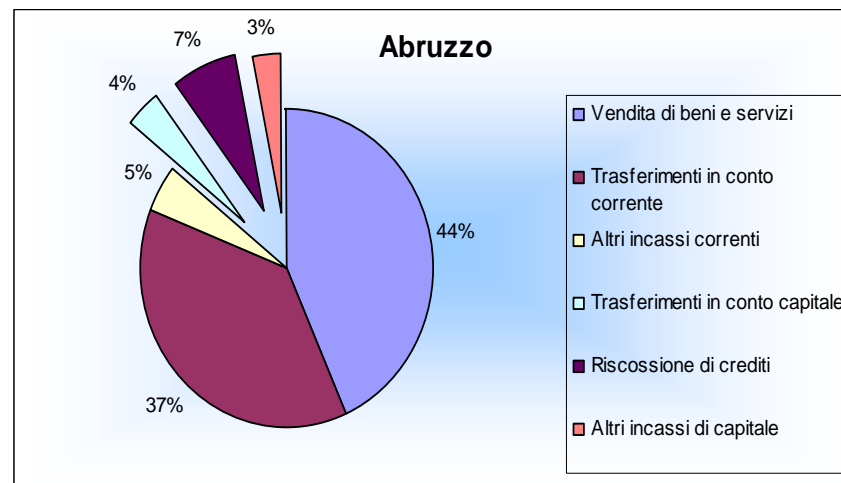
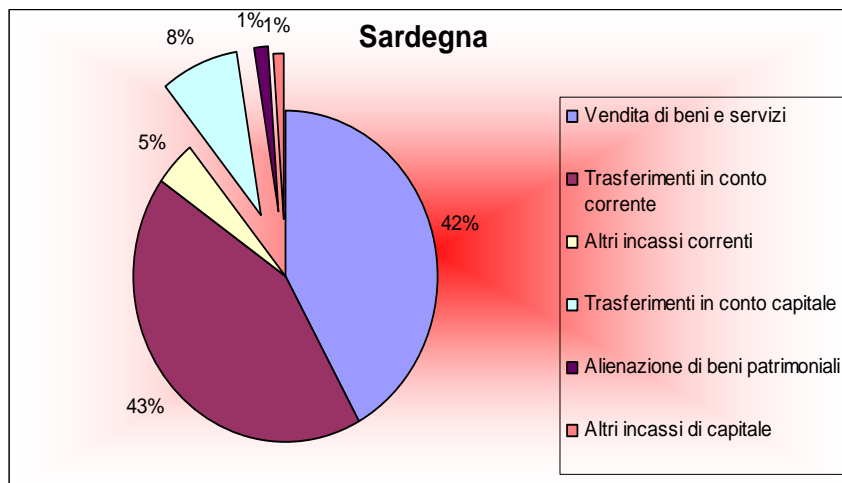
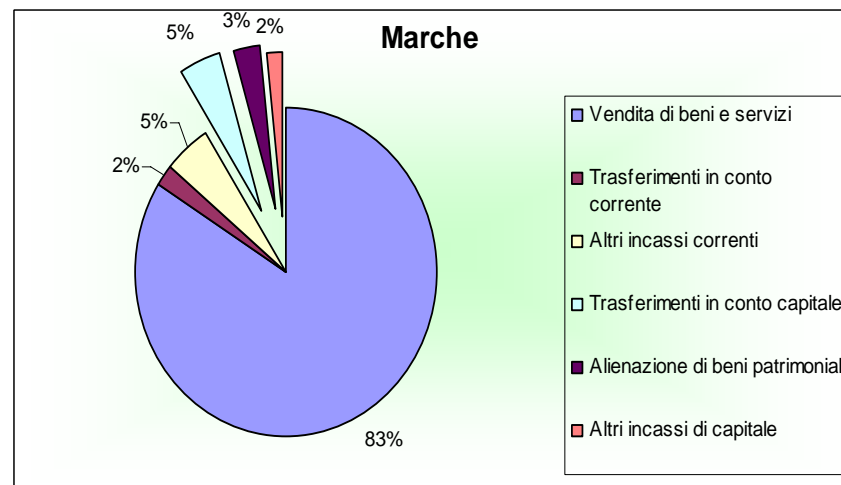
Periodo 2003-2007		Valori medi	Incidenza %
ABRUZZO	Investimenti	18.776.524	58,15%
	Trasf. c/cap.	4.305.514	13,33%
	Altro c/cap.	9.210.342	28,52%
	Totale c/cap.	32.292.380	100,00%
MARCHE	Investimenti	29.660.954	76,65%
	Trasf. c/cap.	2.931.266	7,58%
	Altro c/cap.	6.102.792	15,77%
	Totale c/cap.	38.695.012	100,00%
SARDEGNA	Investimenti	24.387.232	77,09%
	Trasf. c/cap.	5.582.734	17,65%
	Altro c/cap.	1.664.996	5,26%
	Totale c/cap.	31.634.962	100,00%



Le entrate nel settore trasporti

Quale tipologia di entrata ha inciso maggiormente sul totale delle risorse acquisite dalle IPL?

Le IPL operanti nella Regione Marche si sono avvalse prevalentemente delle entrate derivanti dalla Vendita di beni e servizi mentre quelle delle Regioni Abruzzo e Sardegna sono risultate fortemente dipendenti dai Trasferimenti correnti erogati dagli enti affidanti la gestione del servizio Trasporto Pubblico Locale.

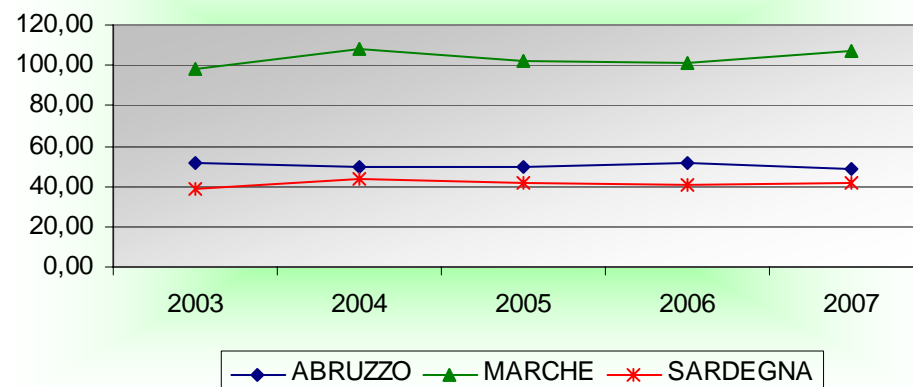


Trend delle entrate correnti pro capite per tipologia di risorsa

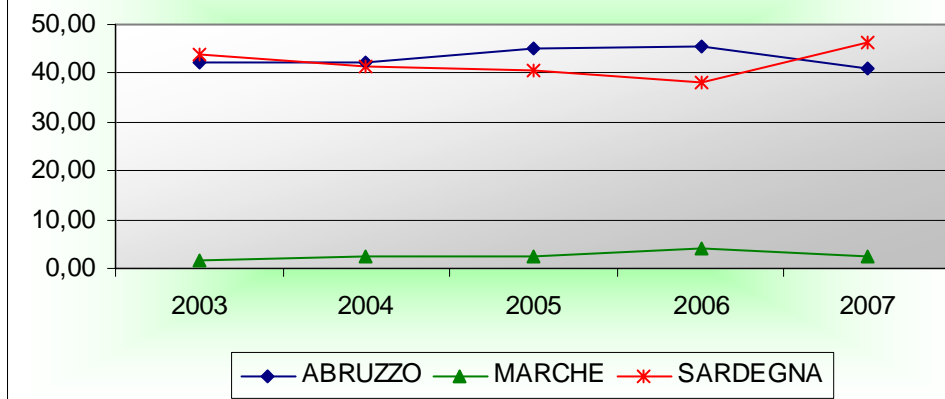
In quale Regione sono risultate essere prevalenti le entrate derivanti dalla Vendita di beni e servizi?

Si evince chiaramente come le IPL operanti nella Regione Marche hanno tratto la maggior parte delle loro risorse dai proventi derivanti dalla Vendita di beni e servizi mentre le IPL della Regione Abruzzo e della Regione Sardegna sono risultate fortemente dipendenti dai Trasferimenti correnti.

Vendita beni e servizi pro capite



Trasferimenti correnti pro capite

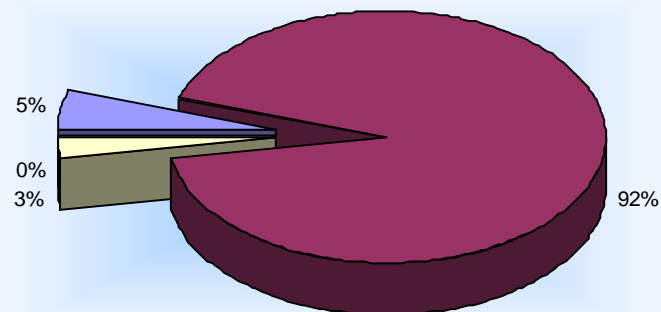


Analisi dei trasferimenti correnti

Quale livello di governo ha provveduto ad erogare alle IPL del settore Trasporti la maggior parte dei trasferimenti correnti?

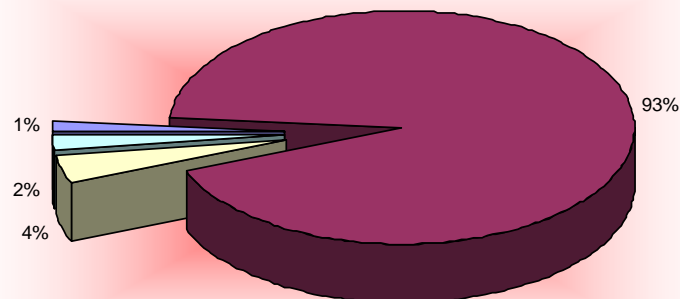
Sia in Abruzzo che in Sardegna la quasi totalità dei Trasferimenti correnti alle IPL è stata erogata dalle Amministrazioni Regionali.

Trasferimenti Abruzzo



Trasf. da Stato Trasf. da Reg. e Prov. Aut. Trasf. da Provincie e Comuni Altro

Trasferimenti Sardegna



Trasf. da Stato Trasf. da Reg. e Prov. Aut. Trasf. da Provincie e Comuni Altro



Il sistema TPL: Abruzzo – Marche - Sardegna

A.R.P.A. s.p.a
Autolinee Regionali
Pubbliche Abruzzesi

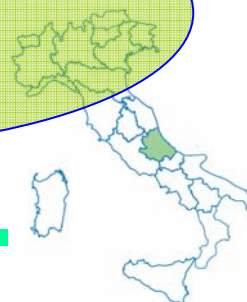
G.T.M s.p.a
Gestione Trasporti Metropolitani

ARST s.p.a.
Azienda Regionale Sarda Trasporti

C.T.M. s.p.a.
Consorzio Trasporti e Mobilità

CONEROBUS s.p.a.

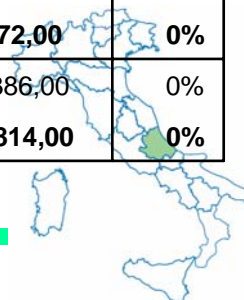
CONTRAM s.p.a.



AUTOLINEE REGIONALI PUBBLICHE ABRUZZESI

Conto economico a valore aggiunto e a margine operativo lordo

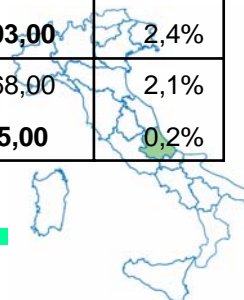
			2008		2007		2006	
A		Ricavi delle vendite e delle prestazioni	21.351.217,00	27%	21.150.613,00	29%	21.004.637,00	29%
	+	Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	382.833,00	0%	0,00	0%	0,00	0%
	+	Contributi in conto esercizio	46.462.409,00	58%	40.507.800,00	56%	40.507.800,00	57%
	+	Altri ricavi	11.946.528,00	15%	10.909.366,00	15%	9.866.219,00	14%
	=	Valore della produzione	80.142.987,00	100%	72.567.779,00	100%	71.378.656,00	100%
	-	Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	15.906.395,00	20%	13.232.923,00	18%	12.686.520,00	18%
	-	Costi per servizi e altri costi operativi	12.575.873,00	16%	11.621.473,00	16%	11.591.310,00	16%
B	=	Valore aggiunto	51.660.719,00	64%	47.713.383,00	66%	47.100.826,00	66%
	-	Costo del lavoro	42.815.571,00	53%	40.626.955,00	56%	40.843.614,00	57%
C		Margine operativo lordo (Ebitda)	8.845.148,00	11%	7.086.428,00	10%	6.257.212,00	9%
	-	Ammortamenti e svalutazioni	8.420.732,00	11%	7.128.843,00	10%	7.072.606,00	10%
	-	Accantonamenti	0,00	0%	395.273,00	1%	646.888,00	1%
D	=	Risultato operativo netto (Ebit)	424.416,00	1%	-437.688,00	-1%	-1.462.282,00	-2%
	+/-	Proventi e oneri finanziari netti	336.478,00	0%	14.289,00	0%	-306.060,00	0%
	+/-	Rettifiche di valore di attività finanziarie	-230.000,00	0%	-385.000,00	-1%	-340.000,00	0%
E	=	Risultato della gestione ordinaria	530.894,00	1%	-808.399,00	-1%	-2.108.342,00	-3%
	+/-	Proventi e oneri straordinari netti	596.867,00	1%	1.793.105,00	2%	2.125.914,00	3%
F	=	Risultato prima delle imposte	1.127.761,00	1%	984.706,00	1%	17.572,00	0%
	-	Imposte di esercizio	113.750,00	0%	283.885,00	0%	264.386,00	0%
G	=	Risultato netto di esercizio	1.014.011,00	1%	700.821,00	1%	-246.814,00	0%



GESTIONE TRASPORTI METROPOLITANI

Conto economico a valore aggiunto e a margine operativo lordo

			2008		2007		2006	
A		Ricavi delle vendite e delle prestazioni	13.966.586,00	56,4%	13.955.902,00	59,2%	14.023.138,00	59,4%
	+	Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	146.569,00	0,6%	118.180,00	0,5%	178.573,00	0,8%
	+	Contributi in conto esercizio	8.597.142,00	34,7%	7.826.573,00	33,2%	7.630.591,00	32,3%
	+	Altri ricavi	2.058.767,00	8,3%	1.675.953,00	7,1%	1.776.674,00	7,5%
	=	Valore della produzione	24.769.064,00	100,0%	23.576.608,00	100,0%	23.608.976,00	100,0%
	-	Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	3.995.247,00	16,1%	3.431.007,00	14,6%	3.537.546,00	15,0%
	-	Costi per servizi e altri costi operativi	3.500.011,00	14,1%	2.992.948,00	12,7%	3.260.898,00	13,8%
B	=	Valore aggiunto	17.273.806,00	69,7%	17.152.653,00	72,8%	16.810.532,00	71,2%
	-	Costo del lavoro	15.560.137,00	62,8%	15.038.174,00	63,8%	14.843.240,00	62,9%
C		Margine operativo lordo (Ebitda)	1.713.669,00	6,9%	2.114.479,00	9,0%	1.967.292,00	8,3%
	-	Ammortamenti e svalutazioni	1.839.868,00	7,4%	1.593.699,00	6,8%	1.556.643,00	6,6%
	-	Accantonamenti	383.598,00	1,5%	171.593,00	0,7%	138.396,00	0,6%
D	=	Risultato operativo netto (Ebit)	-509.797,00	-2,1%	349.187,00	1,5%	272.253,00	1,2%
	+/-	Proventi e oneri finanziari netti	573.604,00	2,3%	576.259,00	2,4%	562.763,00	2,4%
	+/-	Rettifiche di valore di attività finanziarie	0,00	0,0%	0,00	0,0%	0,00	0,0%
E	=	Risultato della gestione ordinaria	63.807,00	0,3%	925.446,00	3,9%	835.016,00	3,5%
	+/-	Proventi e oneri straordinari netti	817.911,00	3,3%	-302.213,00	-1,3%	-275.713,00	-1,2%
F	=	Risultato prima delle imposte	881.718,00	3,6%	623.233,00	2,6%	559.303,00	2,4%
	-	Imposte di esercizio	454.977,00	1,8%	506.453,00	2,1%	500.568,00	2,1%
G	=	Risultato netto di esercizio	426.741,00	1,7%	116.780,00	0,5%	58.735,00	0,2%



AZIENDA REGIONALE SARDA TRASPORTI

Conto economico a valore aggiunto e a margine operativo lordo

			2008		2007		2006	
A		Ricavi delle vendite e delle prestazioni	12.950.088,00	19,6%	12.021.989,00	23,7%	12.530.664,00	24,9%
	+	Contributi in conto esercizio	44.615.886,00	67,6%	31.637.720,00	62,4%	31.833.344,00	63,3%
	+	Contributi in conto capitale	1.645.405,00	2,5%	1.522.936,00	3,0%	2.280.424,00	4,5%
	+	Altri ricavi	6.790.038,00	10,3%	5.514.921,00	10,9%	3.627.297,00	7,2%
	=	Valore della produzione	66.001.417,00	100,0%	50.697.566,00	100,0%	50.271.729,00	100,0%
	-	Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	14.851.089,00	22,5%	12.104.616,00	23,9%	12.495.484,00	24,9%
	-	Costi per servizi e altri costi operativi	11.374.291,00	17,2%	5.715.659,00	11,3%	5.134.561,00	10,2%
B	=	Valore aggiunto	39.776.037,00	60,3%	32.877.291,00	64,8%	32.641.684,00	64,9%
	-	Costo del lavoro	39.785.424,00	60,3%	34.640.996,00	68,3%	33.449.201,00	66,5%
C		Margine operativo lordo (Ebitda)	-9.387,00	0,0%	-1.763.705,00	-3,5%	-807.517,00	-1,6%
	-	Ammortamenti e svalutazioni	2.588.946,00	3,9%	5.008.238,00	9,9%	3.338.040,00	6,6%
	-	Accantonamenti	0,00	0,0%	1.159.793,00	2,3%	0,00	0,0%
D	=	Risultato operativo netto (Ebit)	-2.598.333,00	-3,9%	-7.931.736,00	-15,6%	-4.145.557,00	-8,2%
	+/-	Proventi e oneri finanziari netti	432.642,00	0,7%	26.522,00	0,1%	74.673,00	0,1%
	+/-	Rettifiche di valore di attività finanziarie	0,00	0,0%	0,00	0,0%	0,00	0,0%
E	=	Risultato della gestione ordinaria	-2.165.691,00	-3,3%	-7.905.214,00	-15,6%	-4.070.884,00	-8,1%
	+/-	Proventi e oneri straordinari netti	1.344.925,00	2,0%	2.960.667,00	5,8%	1.220.358,00	2,4%
F	=	Risultato prima delle imposte	-820.766,00	-1,2%	-4.944.547,00	-9,8%	-2.850.526,00	-5,7%
	-	Imposte di esercizio	1.487.499,00	2,3%	1.212.455,00	2,4%	1.120.062,00	2,2%
G	=	Risultato netto di esercizio	-2.308.265,00	-3,5%	-6.157.002,00	-12,1%	-3.970.588,00	-7,9%

CONSORZIO TRASPORTI E MOBILITA'

Conto economico a valore aggiunto e a margine operativo lordo

			2008		2007		2006	
A		Ricavi delle vendite e delle prestazioni	11.075.461,00	23,4%	10.895.041,00	24,1%	11.123.382,00	25,4%
	+	Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	71.797,00	0,2%	12.313,00	0,0%	36.667,00	0,1%
	+	Variazione dei lavori in corso su ordinazione	0,00	0,0%	0,00	0,0%	-93.742,00	-0,2%
	+	Contributi in conto esercizio	32.033.708,00	67,7%	30.721.505,00	68,0%	24.449.854,00	55,9%
	+	Contributi in conto capitale	0,00	0,0%	0,00	0,0%	2.079.505,00	4,8%
	+	Altri ricavi	4.121.840,00	8,7%	3.573.330,00	7,9%	6.141.638,00	14,0%
	=	Valore della produzione	47.302.806,00	100,0%	45.202.189,00	100,0%	43.737.304,00	100,0%
	-	Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	7.685.039,00	16,2%	6.588.708,00	14,6%	6.948.330,00	15,9%
	-	Costi per servizi e altri costi operativi	6.376.731,00	13,5%	6.185.325,00	13,7%	5.653.553,00	12,9%
B	=	Valore aggiunto	33.241.036,00	70,3%	32.428.156,00	71,7%	31.135.421,00	71,2%
	-	Costo del lavoro	28.498.685,00	60,2%	28.389.308,00	62,8%	27.808.793,00	63,6%
C		Margine operativo lordo (Ebitda)	4.742.351,00	10,0%	4.038.848,00	8,9%	3.326.628,00	7,6%
	-	Ammortamenti e svalutazioni	4.347.260,00	9,2%	3.709.864,00	8,2%	2.920.260,00	6,7%
	-	Accantonamenti	700.484,00	1,5%	23.000,00	0,1%	29.390,00	0,1%
D	=	Risultato operativo netto (Ebit)	-305.393,00	-0,6%	305.984,00	0,7%	376.978,00	0,9%
	+/-	Proventi e oneri finanziari netti	476.180,00	1,0%	251.500,00	0,6%	230.468,00	0,5%
	+/-	Rettifiche di valore di attività finanziarie	0,00	0,0%	-3.489,00	0,0%	-5.351,00	0,0%
E	=	Risultato della gestione ordinaria	170.787,00	0,4%	553.995,00	1,2%	602.095,00	1,4%
	+/-	Proventi e oneri straordinari netti	603.425,00	1,3%	292.109,00	0,6%	715.840,00	1,6%
F	=	Risultato prima delle imposte	774.212,00	1,6%	846.104,00	1,9%	1.317.935,00	3,0%
	-	Imposte di esercizio	715.705,00	1,5%	822.535,00	1,8%	1.042.251,00	2,4%
G	=	Risultato netto di esercizio	58.507,00	0,1%	23.569,00	0,1%	275.684,00	0,6%

CONEROBUS

Conto economico a valore aggiunto e a margine operativo lordo

			2008	%	2007	%	2006	%
A		Ricavi delle vendite e delle prestazioni	27.366.644,00	77,8%	25.257.446,00	78,8%	23.494.283,00	79,8%
	+	Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	289.250,00	0,8%	0,00	0,0%	0,00	0,0%
	+	Contributi in conto esercizio	2.775.978,00	7,9%	2.409.974,00	7,5%	1.999.788,00	6,8%
	+	Altri ricavi	4.746.543,00	13,5%	4.380.027,00	13,7%	3.943.380,00	13,4%
	=	Valore della produzione	35.178.415,00	100,0%	32.047.447,00	100,0%	29.437.451,00	100,0%
	-	Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	5.739.798,00	16,3%	4.688.738,00	14,6%	4.577.976,00	15,6%
	-	Costi per servizi e altri costi operativi	5.058.489,00	14,4%	4.197.312,00	13,1%	3.900.997,00	12,2%
B	=	Valore aggiunto	24.380.128,00	69,3%	23.161.397,00	72,3%	20.958.478,00	65,4%
	-	Costo del lavoro	19.474.511,00	55,4%	19.064.995,00	59,5%	17.724.837,00	60,2%
C		Margine operativo lordo (Ebitda)	4.905.617,00	13,9%	4.096.402,00	12,8%	3.233.641,00	11,0%
	-	Ammortamenti e svalutazioni	3.556.635,00	10,1%	3.232.554,00	10,1%	2.852.564,00	9,7%
	-	Accantonamenti	0,00	0,0%	0,00	0,0%	0,00	0,0%
D	=	Risultato operativo netto (Ebit)	1.348.982,00	3,8%	863.848,00	2,7%	381.077,00	1,3%
	+/-	Proventi e oneri finanziari netti	-317.643,00	0,9%	-166.922,00	0,5%	-95.592,00	0,3%
	+/-	Rettifiche di valore di attività finanziarie	0,00	0,0%	0,00	0,0%	0,00	0,0%
E	=	Risultato della gestione ordinaria	1.031.339,00	2,9%	696.926,00	2,2%	285.485,00	1,0%
	+/-	Proventi e oneri straordinari netti	-165.581,00	0,5%	272.924,00	0,9%	59.497,00	0,2%
F	=	Risultato prima delle imposte	865.758,00	2,5%	969.850,00	3,0%	344.982,00	1,2%
	-	Imposte di esercizio	857.770,00	2,4%	962.725,00	3,0%	616.196,00	2,1%
G	=	Risultato netto di esercizio	7.988,00	0,0%	7.125,00	0,0%	-271.214,00	-0,9%

CONTRAM

Conto economico a valore aggiunto e a margine operativo lordo

			2008		2007		2006	
A		Ricavi delle vendite e delle prestazioni	14.119.033,00	85,9%	13.838.259,00	85,4%	10.506.325,00	84,6%
	+	Contributi in conto esercizio	1.128.031,00	6,9%	1.206.523,00	7,4%	748.915,00	6,0%
	+	Contributi in conto capitale	828.670,00	5,0%	823.018,00	5,1%	654.202,00	5,3%
	+	Altri ricavi	357.428,00	2,2%	343.056,00	2,1%	508.588,00	4,1%
	=	Valore della produzione	16.433.162,00	100,0%	16.210.856,00	100,0%	12.418.030,00	100,0%
	-	Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	2.911.829,00	17,7%	2.598.853,00	16,0%	2.090.545,00	16,8%
	-	Costi per servizi, godimento di beni di terzi e altri costi operativi	2.789.053,00	17,0%	2.905.836,00	17,9%	2.252.759,00	18,1%
B	=	Valore aggiunto	10.732.280,00	65,3%	10.706.167,00	66,0%	8.074.726,00	65,0%
	-	Costo del lavoro	8.150.701,00	49,6%	8.098.430,00	50,0%	6.338.330,00	51,0%
C		Margine operativo lordo (Ebitda)	2.581.579,00	15,7%	2.607.737,00	16,1%	1.736.396,00	14,0%
	-	Ammortamenti e svalutazioni	1.949.582,00	11,9%	1.972.777,00	12,2%	1.461.258,00	11,8%
	-	Accantonamenti	110.000,00	0,7%	10.000,00	0,1%	0,00	0,0%
D	=	Risultato operativo netto (Ebit)	521.997,00	3,2%	624.960,00	3,9%	275.138,00	2,2%
	+/-	Proventi e oneri finanziari netti	-109.423,00	-0,7%	-29.704,00	-0,2%	-5.583,00	0,0%
	+/-	Rettifiche di valore di attività finanziarie	0,00	0,0%	-11.890,00	-0,1%	-11.643,00	-0,1%
E	=	Risultato della gestione ordinaria	412.574,00	2,5%	583.366,00	3,6%	257.912,00	2,1%
	+/-	Proventi e oneri straordinari netti	29.087,00	0,2%	-204.242,00	-1,3%	247.733,00	2,0%
F	=	Risultato prima delle imposte	441.661,00	2,7%	379.124,00	2,3%	505.645,00	4,1%
	-	Imposte di esercizio	200.826,00	1,2%	378.201,00	2,3%	504.053,00	4,1%
G	=	Risultato netto di esercizio	240.835,00	1,5%	923,00	0,0%	1.592,00	0,0%

Indicatori principali per Regione (Elaborazioni Axteria su dati aziendali – anno 2006)

Aree territoriali	Ebitda %	Costi operativi x Km	Grado di copertura costi	Ricavi da traffico x Km	Costo medio x addetto	Costo del personale x Km	Km x addetto
Regione A	22,6%	1,9	40,0%	0,8	37,9	1,2	30.813,0
Regione Z	2,6%	4,6	17,4%	0,8	36,4	3,3	11.153,0
Media Italia	6,5%	3,5	30,7%	1,1	38,4	2,3	16.880,0

Principali indicatori analisi competitività

ANNO 2006	Costi operativi x km	Grado di copertura costi	Ricavi da traffico x km	Costo del personale x km	Km x addetto
ARPA Spa	2,45	32,25%	0,79	1,56	26.697
GTM Spa	3,79	20,05%	0,76	2,60	14.611
ARST Spa	2,17	24,19%	0,53	1,42	-
CTM Spa	3,75	27,53%	1,03	2,58	14.128
CONEROBUS Spa	2,62	39,57%	1,04	1,77	22.009
CONTRAM Spa	1,72	40,61%	0,70	1,02	37.990
Media Italia anno 2006	3,50	30,70%	1,10	2,30	16.880,00

Efficienza

Nel contesto del TPL italiano, i differenziali di performance sono fortemente condizionati dalla capacità di governare i costi operativi per chilometro

Le società più efficienti
sono quelle che hanno:



- costi operativi più bassi
- produttività più alta
- costo del personale per km più basso
- velocità commerciale più alta



Dall'analisi compiuta sui bilanci delle società è emerso che:

- i contributi pubblici crescono al crescere dei costi operativi
- più sono alti i costi operativi, più è bassa la copertura dei costi
- quanto più sono bassi i costi operativi tanto più è alta la redditività
- poiché il costo medio per addetto è sostanzialmente allineato, la vera variabile da governare per sviluppare la redditività è il costo del personale per km
- a condizionare i costi del personale è la produttività del personale viaggiante, intesa come produzione chilometrica pro capite
- la produttività pro capite appare fortemente correlata alla velocità commerciale e quindi alla creazione di corsie preferenziali, di zone a traffico limitato, parcheggi di scambio, ecc
- a parità di condizioni, le aziende che hanno saputo sviluppare altri ricavi presentano le migliori redditività



Migliorare la competitività

Per migliorare la competitività delle aziende operanti nel settore del trasporto pubblico locale occorre pertanto:

Incrementare i ricavi da traffico



- attuando politiche tariffarie mirate
- attraendo nuovi passeggeri
- stimolando la domanda con investimenti in politiche di marketing

Governare i costi operativi incrementando la produttività dei fattori impiegati



- riducendo i costi del personale per km
- aumentando la velocità commerciale
- favorendo l'aggregazione fra operatori



Sinergie industriali interne

Il ritardo del TPL italiano è altresì riconducibile al nanismo del suo sistema di imprese che non consente di sfruttare potenziali sinergie quali ad esempio:

SINERGIE OPERATIVE



- centralizzazione degli acquisti
- miglioramento del processo di approvvigionamento
- omogeneizzazione del parco mezzi
- razionalizzazione delle politiche manutentive
- ottimizzazione nella gestione del personale viaggiante e revisione dell'organizzazione dei turni

SINERGIE SOCIETARIE



- progressiva eliminazione delle duplicazioni di ruoli e competenze
- accentramento delle attività amministrative e di staff
- realizzazione di una migliore gestione logistica e diminuzione di costi di struttura
- ottimizzazione della gestione finanziaria e diminuzione degli oneri finanziari



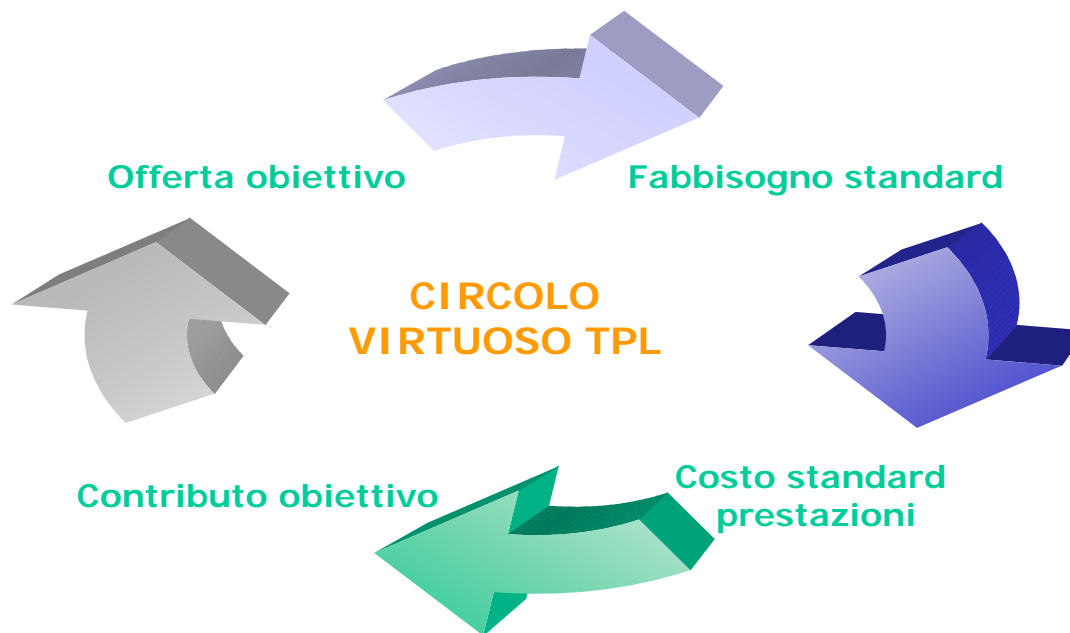
OTTIMIZZAZIONE DELLA RETE

- eliminazione delle sovrapposizioni di servizi coperti da più aziende
- redistribuzione dei km recuperati in un'ottica di incremento dell'offerta di servizi
- possibilità di migliorare la qualità dei servizi TPL resi grazie alle economie derivanti dalle sinergie di costo

PIANI D'INVESTIMENTO

- riduzione dell'anzianità media del parco rotabile anche attraverso politiche di autofinanziamento, con riflessi positivi sui costi di esercizio, di manutenzione e sulla qualità del servizio erogato

Circolo virtuoso TPL



Lo scenario normativo che si sta profilando in tema di federalismo fiscale impone la necessità di adottare un nuovo approccio per l'assegnazione e l'utilizzo delle risorse disponibili per il TPL.

Le risorse verranno distribuite in coerenza con il livello di servizio adeguato (offerta obiettivo) e il costo standard delle prestazioni.

Partendo dal *net cost standard* dovrà essere definito il contributo obiettivo, coerente con il fabbisogno standard che potrebbe essere raggiunto in un arco temporale stabilito, coerente con il periodo transitorio definito dalla legge sul federalismo fiscale.

Questo percorso dovrebbe consentire di innescare un circuito virtuoso tale da stimolare l'efficienza gestionale e l'aumento degli investimenti a parità di risorse complessive.



Conclusioni

1. *Allargare i bacini del traffico*
2. *Razionalizzare l'offerta rendendola coerente con la domanda di mobilità*
3. *Favorire le aggregazioni*
4. *Costruire Contratti di Servizio che incentivino la qualità e l'incremento dei passeggeri*
5. *Favorire l'integrazione tariffaria e l'adozione di autentiche politiche di marketing*
6. *Allineare le politiche tariffarie a quelle europee, garantendo tuttavia le necessarie politiche di agevolazione come in Europa*
7. *Disincentivare il trasporto privato favorendo la velocità commerciale dei mezzi del TPL*



Indicatori della distribuzione territoriale di Popolazione, Pil e Aggregati finanziari (media 1996-2007)

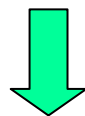
	Popolazione	Pil	Spesa Totale	Spesa in conto capitale al netto delle partite finanziarie	Entrate Totali
Nord	44,9	54,7	48,3	42,6	54,6
<i>Piemonte</i>	<i>7,4</i>	<i>8,3</i>	<i>7,6</i>	<i>6,9</i>	<i>8,2</i>
<i>Valle d'Aosta</i>	<i>0,2</i>	<i>0,3</i>	<i>0,4</i>	<i>0,7</i>	<i>0,3</i>
<i>Lombardia</i>	<i>15,9</i>	<i>20,8</i>	<i>17,8</i>	<i>12,5</i>	<i>20,8</i>
<i>Liguria</i>	<i>2,8</i>	<i>2,9</i>	<i>3,5</i>	<i>3,4</i>	<i>3,1</i>
<i>P. A. Trento</i>	<i>0,8</i>	<i>1,0</i>	<i>1,0</i>	<i>1,9</i>	<i>1,0</i>
<i>P. A. Bolzano</i>	<i>0,8</i>	<i>1,1</i>	<i>1,0</i>	<i>1,8</i>	<i>1,0</i>
<i>Veneto</i>	<i>7,9</i>	<i>9,3</i>	<i>7,0</i>	<i>6,1</i>	<i>8,6</i>
<i>Friuli Venezia Giulia</i>	<i>2,1</i>	<i>2,3</i>	<i>2,5</i>	<i>2,6</i>	<i>2,5</i>
<i>Emilia Romagna</i>	<i>7,0</i>	<i>8,8</i>	<i>7,5</i>	<i>6,7</i>	<i>9,0</i>
Centro	19,2	21,2	23,1	25,7	22,4
<i>Toscana</i>	<i>6,1</i>	<i>6,7</i>	<i>6,3</i>	<i>5,8</i>	<i>6,8</i>
<i>Umbria</i>	<i>1,5</i>	<i>1,4</i>	<i>1,5</i>	<i>1,8</i>	<i>1,4</i>
Marche	2,6	2,6	2,4	2,3	2,5
<i>Lazio</i>	<i>9,0</i>	<i>10,5</i>	<i>13,0</i>	<i>15,7</i>	<i>11,8</i>
Sud	35,9	24,1	28,5	31,7	22,9
Abruzzo	2,2	1,9	1,9	2,3	1,8
<i>Molise</i>	<i>0,6</i>	<i>0,4</i>	<i>0,5</i>	<i>0,7</i>	<i>0,4</i>
<i>Campania</i>	<i>10,0</i>	<i>6,4</i>	<i>7,3</i>	<i>8,3</i>	<i>6,1</i>
<i>Puglia</i>	<i>7,0</i>	<i>4,6</i>	<i>5,2</i>	<i>4,6</i>	<i>4,4</i>
<i>Basilicata</i>	<i>1,0</i>	<i>0,7</i>	<i>0,9</i>	<i>1,5</i>	<i>0,7</i>
<i>Calabria</i>	<i>3,5</i>	<i>2,2</i>	<i>2,8</i>	<i>3,8</i>	<i>2,0</i>
<i>Sicilia</i>	<i>8,7</i>	<i>5,7</i>	<i>7,1</i>	<i>7,1</i>	<i>5,4</i>
Sardegna	2,9	2,2	2,9	3,5	2,2
Italia	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0



IL QUADRO NORMATIVO

La spinta riformista nel comparto del trasporto pubblico locale (TPL) ha radici molto profonde nella tradizione normativa del nostro Paese. In Italia tale spinta è coincisa con la Legge 10 aprile 1981 n. 151 "Legge quadro per l'ordinamento, la ristrutturazione ed il potenziamento dei trasporti pubblici locali. Istituzione del Fondo Nazionale per il ripiano dei disavanzi d'esercizio e per gli investimenti nel settore", legge con cui il legislatore intendeva finalmente regolare la materia del trasporto pubblico locale in maniera completa ed organica. La necessità di un cambiamento, infatti, si era imposta per far fronte alle crescenti difficoltà da parte degli enti locali, proprietari delle aziende di trasporto pubblico locale, di coprire i deficit d'esercizio accumulati a causa degli elevati costi di gestione.

LA REGIONE ABRUZZO



recepisce il dettato della legge nazionale emanando la L.R. n. 62/1983 *"Disciplina generale ed organica in materia di trasporti pubblici locali"* che però non fornisce indicazioni utili per la definizione dei costi standard



La Legge Regionale n. 62/1983

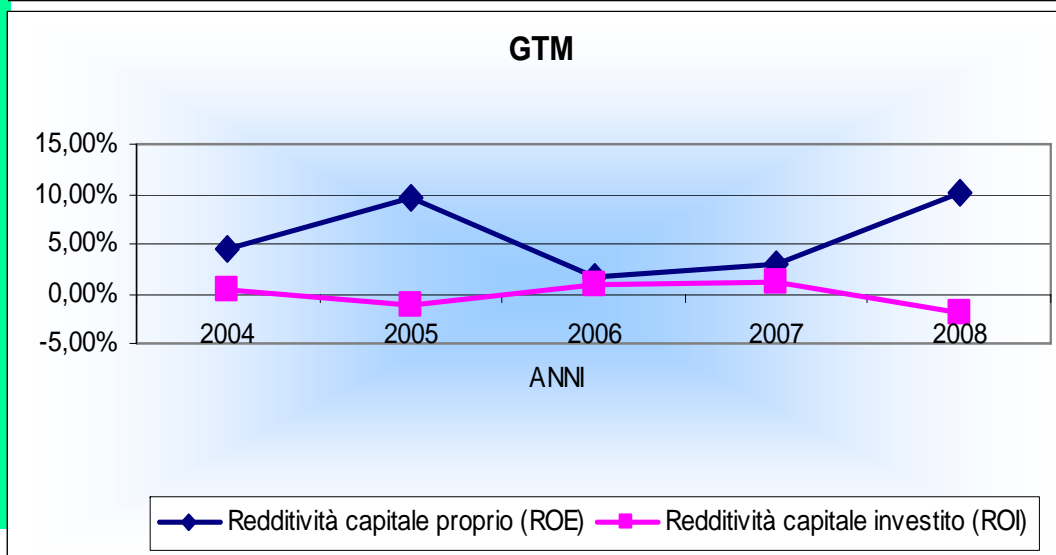
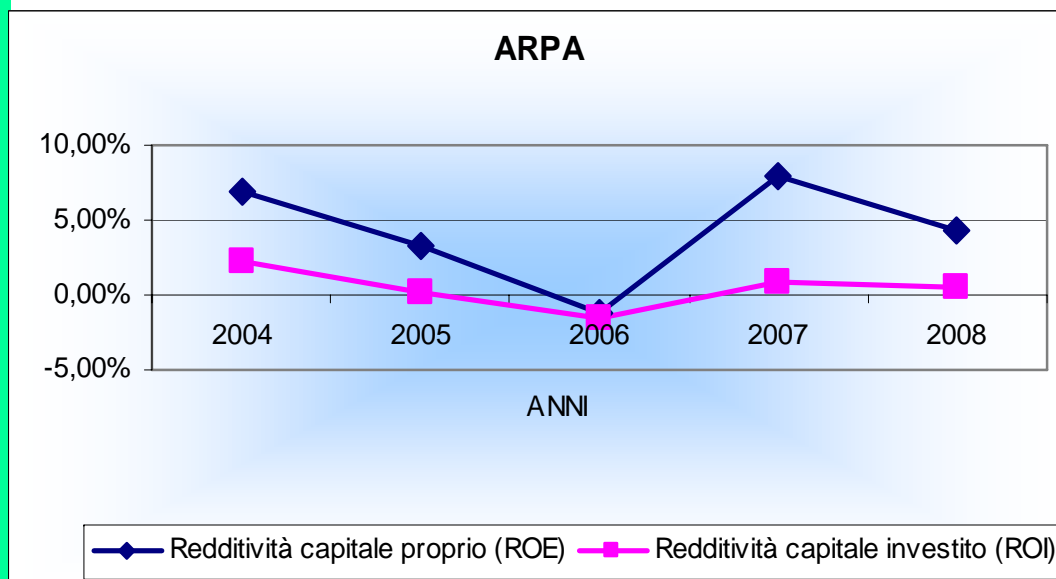
Si è andata consolidando, con il passar degli anni, la consuetudine di erogare alle Aziende di TPL i fondi a disposizione a titolo d'acconto, sulla base di costi standard provvisori, i cui criteri di calcolo venivano per lo più impugnati in diverse sedi giurisdizionali dai destinatari, dando così origine al problema del "deficit dei trasporti".

La Regione Abruzzo ha sempre provveduto ad erogare in rate anticipate bimestrali, secondo quanto previsto dall'art. 56 della L.R. n. 62/1983, l'acconto sui contributi d'esercizio alle aziende concessionarie nella misura prudenziale del 90% del cosiddetto "deficit standard chilometrico", pari alla differenza tra il costo standard preventivo, calcolato con i criteri indicati nella D.G.R. n. 7786/1990 ed il ricavo presunto previsto dalla legge, computato in base alle seguenti aliquote minime:

- 37% del costo standard preventivo, per i servizi urbani, dal 1987 al 1992 compreso, secondo il disposto del D.M. 3 ottobre 1985;
- 38% del costo standard preventivo, per i servizi extraurbani, dal 1987 al 1992 compreso, secondo il disposto del D.M. 3 ottobre 1985;
- 35% del costo standard preventivo per i servizi urbani ed extraurbani, a partire dall'esercizio 1993.



Redditività società TPL: Abruzzo



*IL **ROE** esprime la redditività del capitale proprio investito in azienda*

*Il **ROI** misura la redditività di tutti i mezzi finanziari investiti in azienda nell'attività tipica*

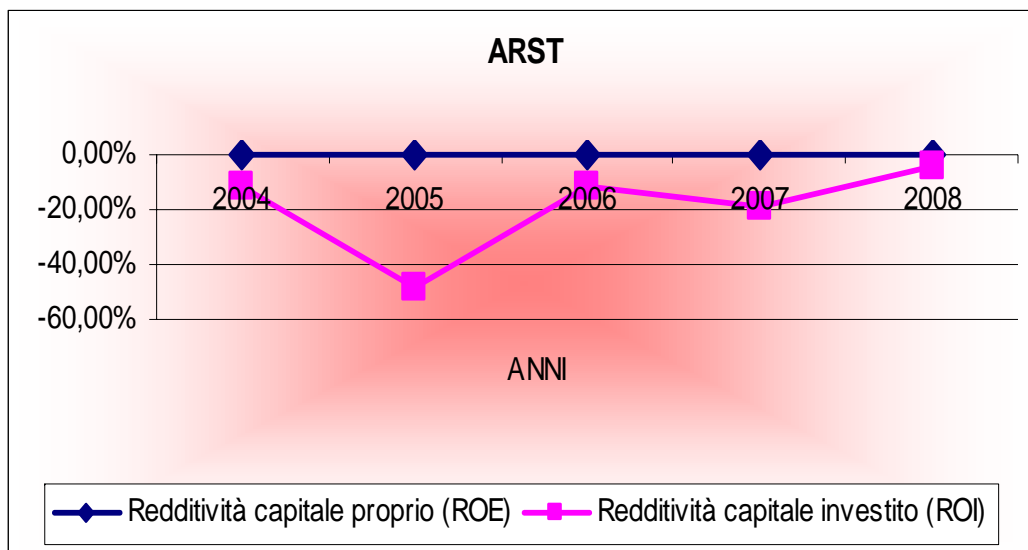
Il ROE ed il ROI per tutto il periodo di riferimento hanno **valori positivi**.

2006 anno in cui la differenza tra il valore della produzione caratteristica ed il costo della produzione caratteristica diventa negativa

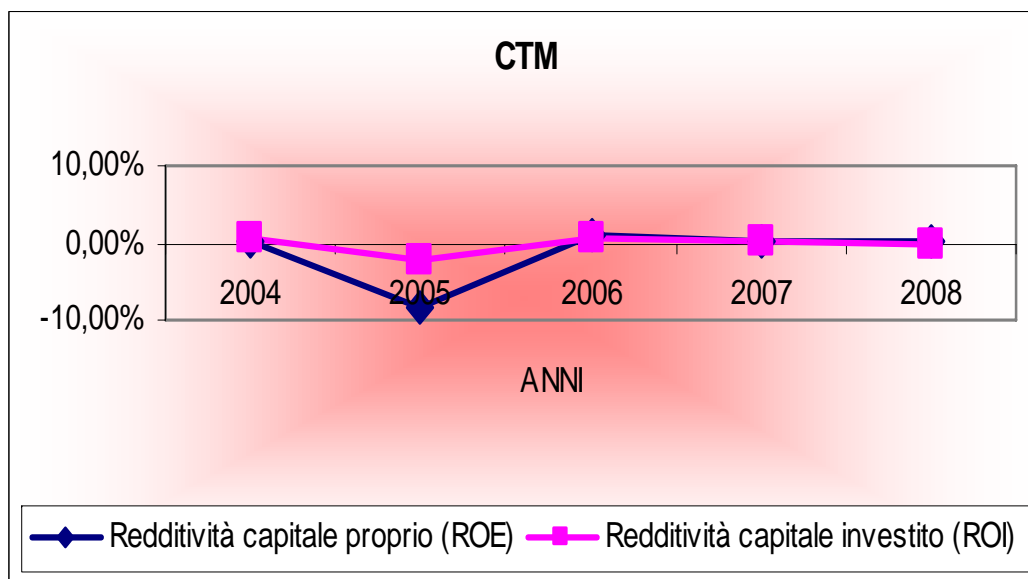
Il ROE ha, per tutto il periodo 2004-2008, **valori positivi**. Il ROI assume valori negativi nel 2005 (-1,14%) e nel 2008 (-1,82%)



Redditività società TPL: Sardegna



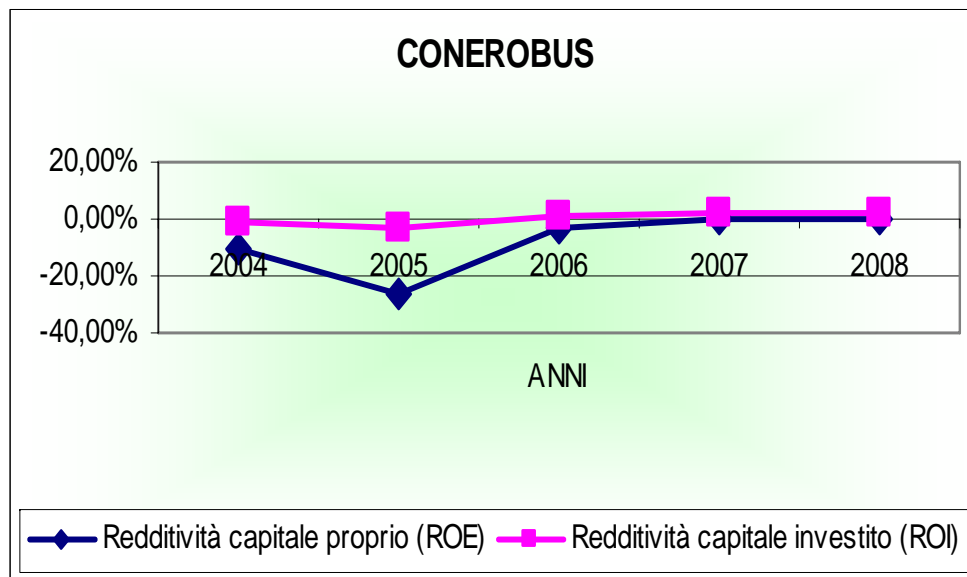
Sia il ROE che il ROI assumono per tutto il periodo di riferimento **valori fortemente negativi**



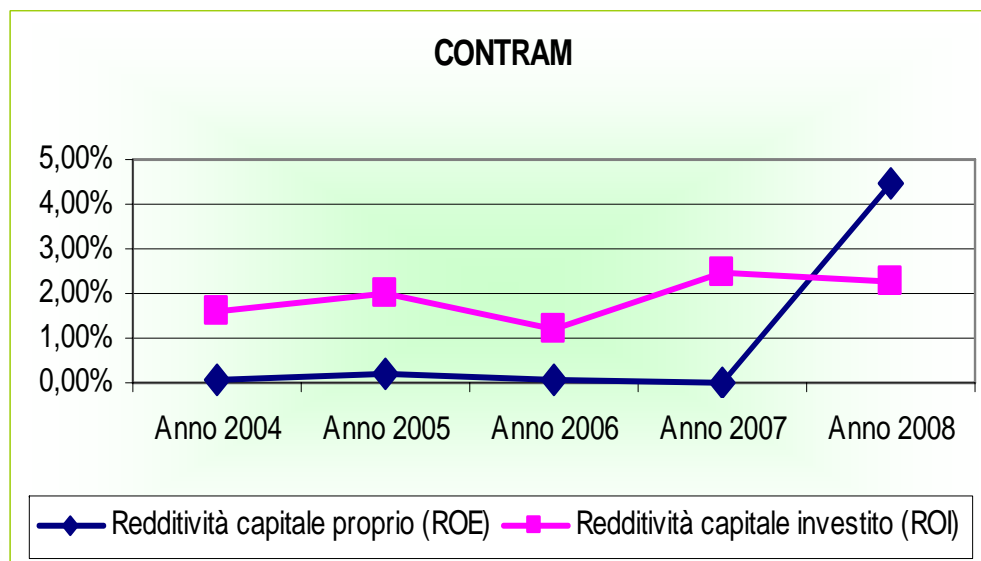
Il ROE ed il ROI registrano per il periodo 2004-2008 **valori percentuali intorno allo 0** eccetto per l'anno **2005** in cui si registra un valore di -8,41% per il ROE e di -2,42% per il ROI e per l'anno 2008 in cui si registra un valore di -0,35% per il ROI



Redditività società TPL: Marche



Per questa società i **valori** percentuali del ROE e del ROI risultano essere **negativi** fino all'annualità **2006** per poi assumere nel **2007 e 2008 valori positivi**

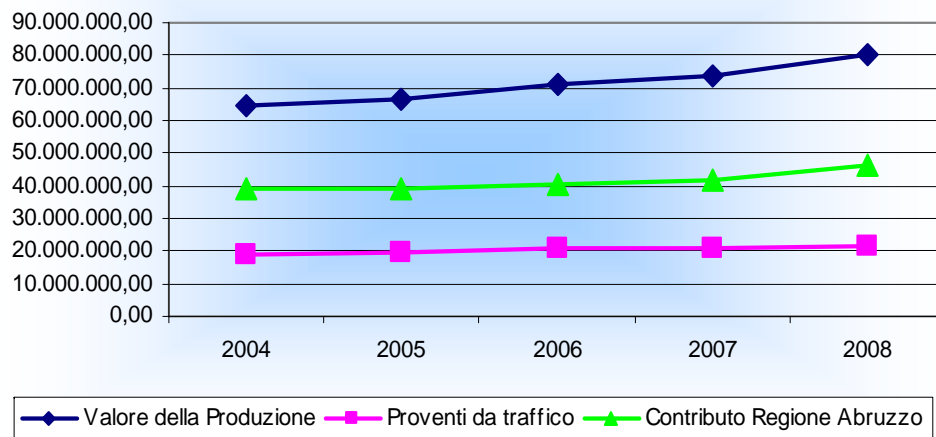


L'unica società che registra per tutto il quinquennio considerato **valori percentuali positivi** dei due indici



Gestione caratteristica: ARPA

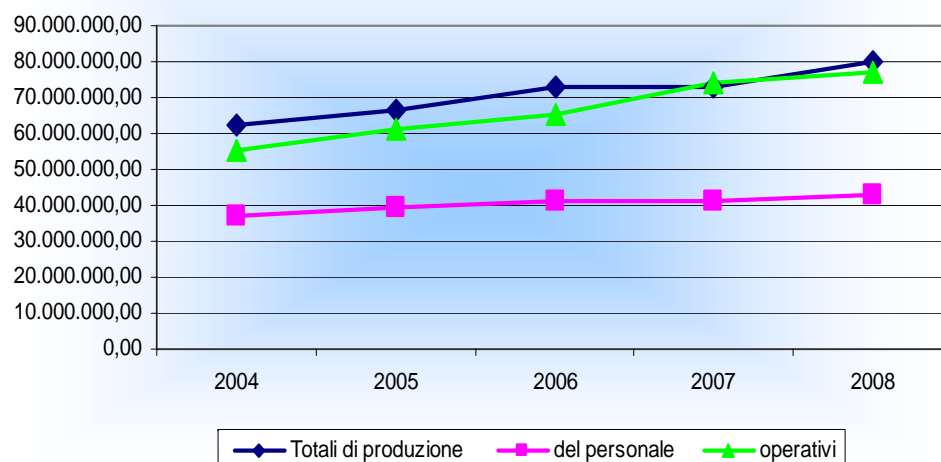
Ricavi gestione caratteristica ARPA



La quota più rilevante dei **ricavi** della gestione caratteristica è determinata dai contributi in conto esercizio da parte della Regione Abruzzo determinati sulla base delle percorrenze sovvenzionabili e del deficit standard preventivo rivalutato che costituiscono in media, nel quinquennio considerato, il 58% del valore della produzione.

I proventi da traffico costituiscono in media il 29% e fanno registrare una crescita costante nel periodo in esame così come i contributi di esercizio

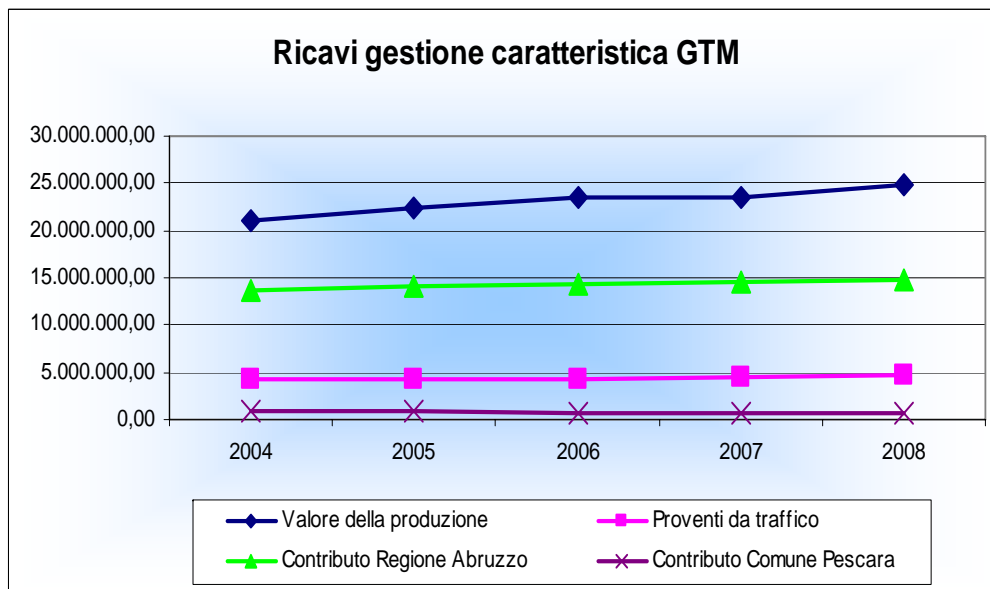
Costi gestione caratteristica ARPA



I **costi** totali della produzione caratteristica sono tendenzialmente cresciuti registrando un forte incremento dal 2007 al 2008 dovuto sostanzialmente all'aumento dei costi di approvvigionamento dei beni di consumo, in particolare il gasolio per autotrazione cresciuto oltre ogni previsione. La percentuale del costo del personale sul totale dei costi di produzione è diminuita

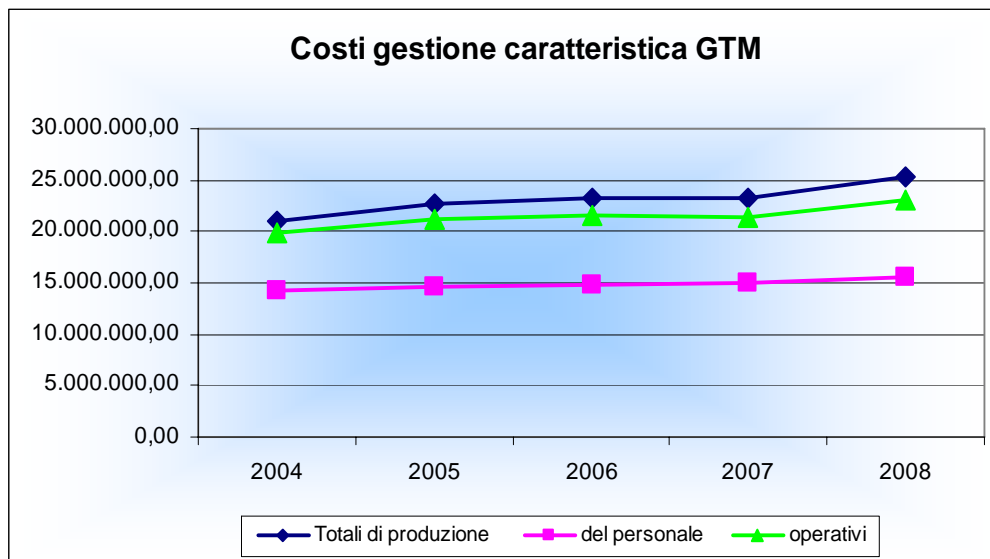


Gestione caratteristica: GTM



La quota più rilevante dei **ricavi** della gestione caratteristica è determinata dai contributi in conto esercizio della Regione Abruzzo

I proventi da traffico registrano una crescita costante, con un incremento dal 2004 al 2008 del 10% così come i contributi d'esercizio erogati dalla Regione Abruzzo. Sono andati invece progressivamente diminuendo i contributi erogati dal Comune di Pescara



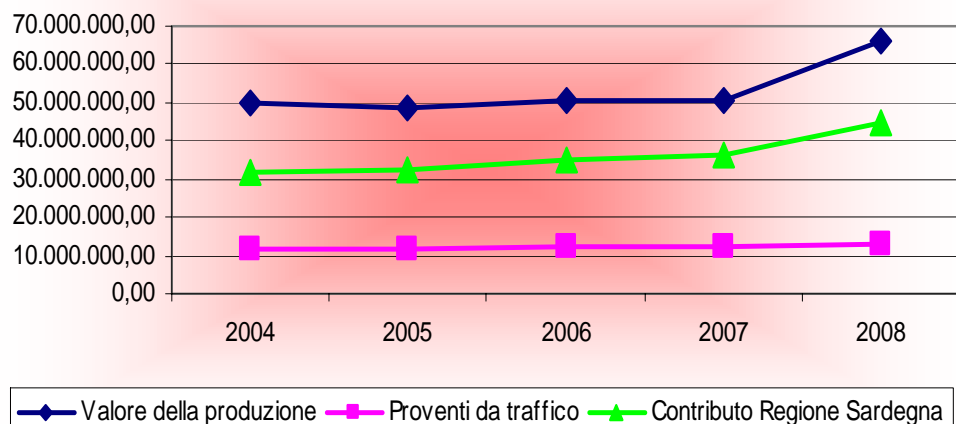
I **costi** della produzione caratteristica nel periodo 2004-2008 sono tendenzialmente cresciuti registrando un forte incremento dal 2007 al 2008 dovuto sostanzialmente all'aumento dei costi di approvvigionamento dei beni di consumo in particolare il gasolio per autotrazione.

La percentuale del costo del personale sul totale dei costi di produzione è diminuita



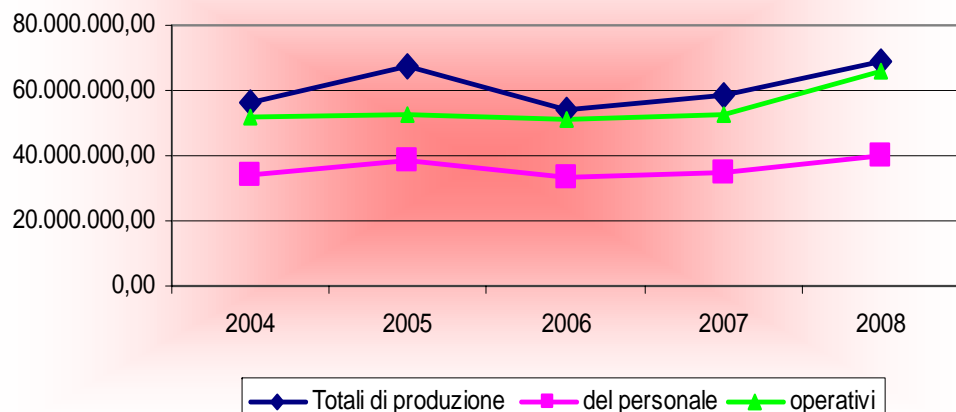
Gestione caratteristica: ARST

Ricavi gestione caratteristica ARST



La quota più rilevante dei **ricavi** della gestione caratteristica è determinata dai contributi in conto esercizio della Regione Sardegna che costituiscono in media, nel quinquennio considerato, il 68% del valore della produzione; i proventi da traffico costituiscono, in media, il 23%.

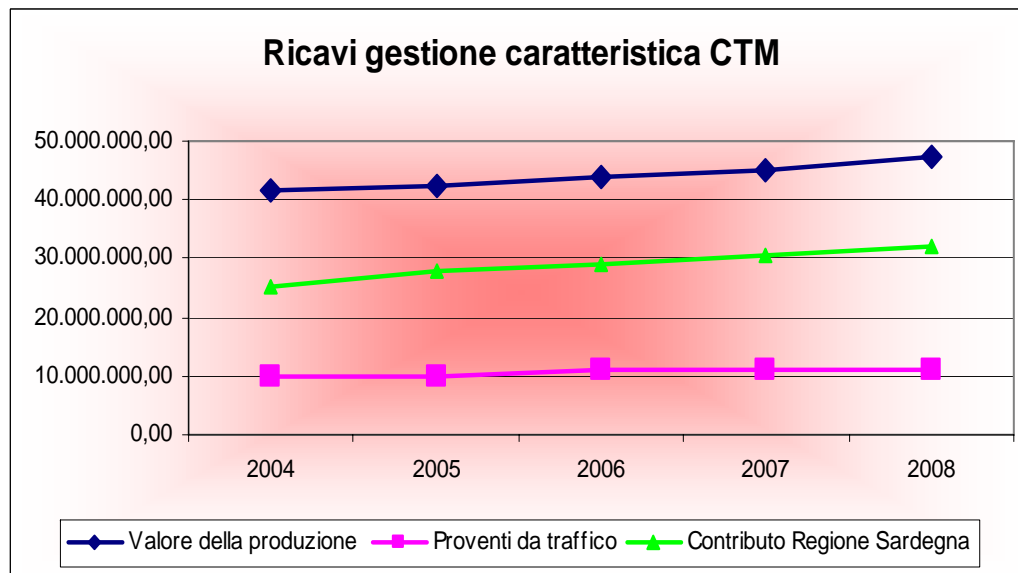
Costi gestione caratteristica ARST



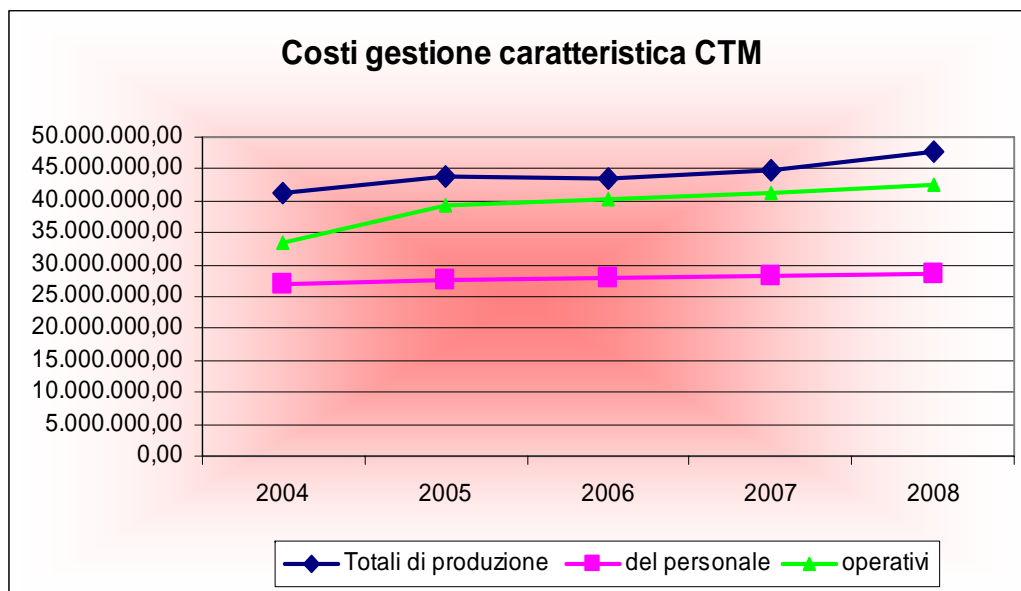
I costi totali della produzione caratteristica nel periodo 2004-2008 registrano un andamento altalenante derivante dai costi del personale che nel 2006 sono diminuiti in valore assoluto



Gestione caratteristica: CTM



Anche per questa società la quota più rilevante dei **ricavi** della gestione caratteristica è determinata dai contributi in conto esercizio della Regione Sardegna che costituiscono in media, nel quinquennio considerato, il 65% del valore della produzione; i proventi da traffico costituiscono, in media, il 24%.

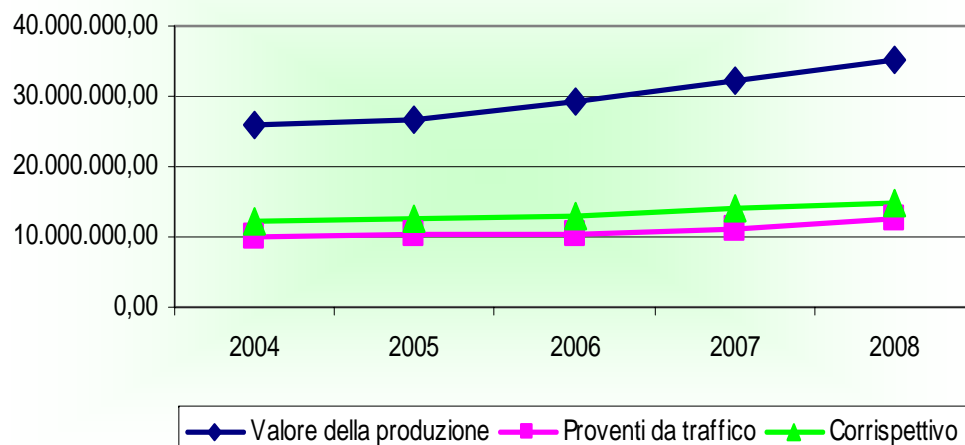


I **costi** della produzione caratteristica nel periodo 2004-2008 sono tendenzialmente cresciuti eccetto per l'annualità 2006 in cui si registra una inversione di tendenza. La percentuale del costo del personale sul totale dei costi di produzione è diminuita nel quinquennio considerato.



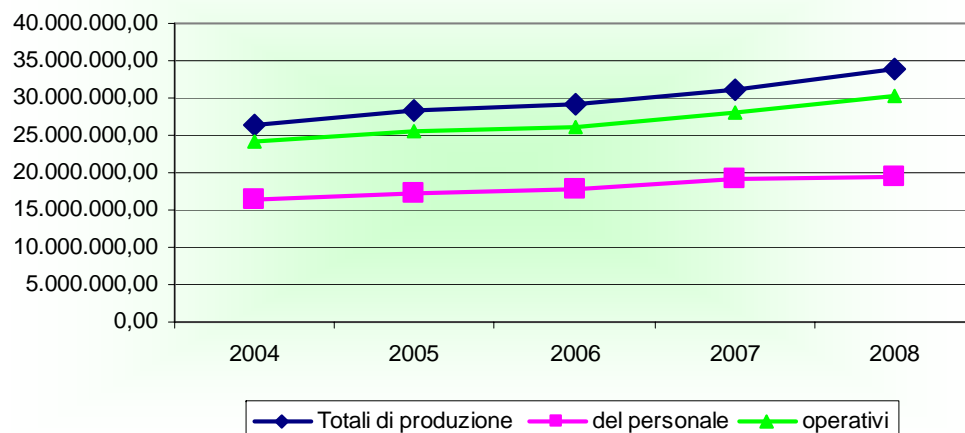
Gestione caratteristica: CONEROBUS

Ricavi gestione caratteristica CONEROBUS



La quota più rilevante dei **ricavi** della gestione caratteristica è determinata dai corrispettivi che costituiscono in media, nel quinquennio considerato, il 45% del valore della produzione; i proventi da traffico costituiscono, in media, il 36%. I proventi ed i corrispettivi crescono a ritmi costanti per tutto il quinquennio di riferimento

Costi gestione caratteristica CONEROBUS

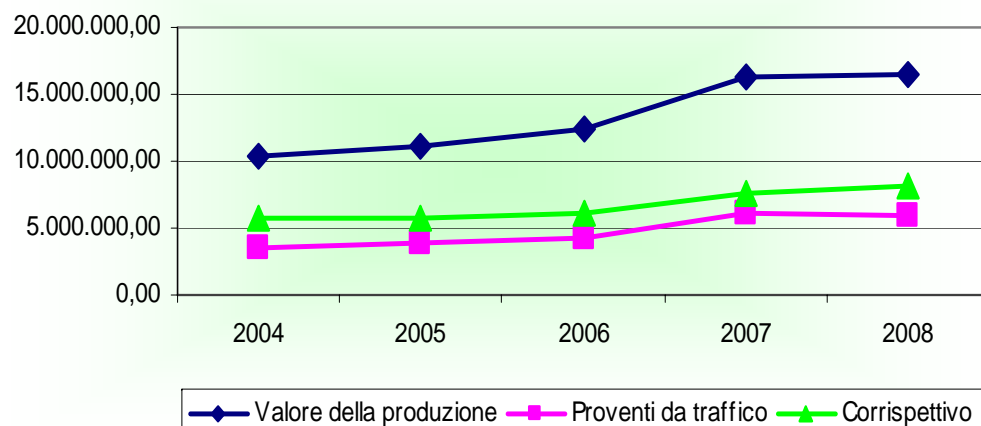


I **costi** della produzione caratteristica, nel periodo preso in esame, segnano una crescita a ritmi costanti per poi far registrare un aumento ancora più consistente nel 2007 derivante dai maggiori costi del personale



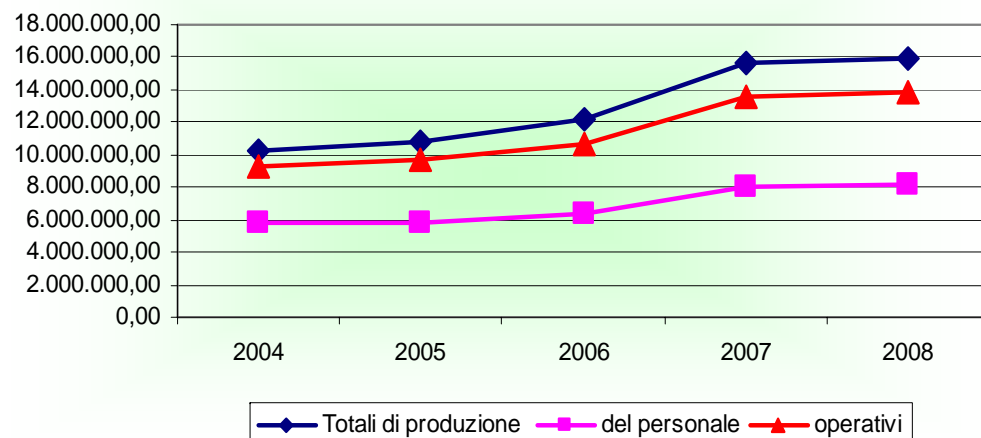
Gestione caratteristica: CONTRAM

Ricavi gestione caratteristica CONTRAM



La quota più rilevante dei **ricavi** della gestione caratteristica è determinata dai corrispettivi che costituiscono in media, nel quinquennio considerato, il 50% del valore della produzione; i proventi da traffico costituiscono, in media, il 35%. I proventi ed i corrispettivi crescono per tutto il periodo di riferimento ma a ritmi più elevati nell'ultimo biennio.

Costi gestione caratteristica CONTRAM



I **costi** della produzione caratteristica nel periodo preso in esame segnano una crescita a ritmi costanti nel triennio 2004-2006 per poi registrare un'impennata nel 2007 derivante dai maggiori costi del personale sostenuti dalla società.



Indicatori principali Cluster Urbano (Elaborazioni Axteria su dati aziendali – anno 2006)

Performance	Ebitda %	Costi operativi x Km	Grado di copertura costi	Ricavi da traffico x Km	Costo medio x addetto	Costo del personale x Km	Km x addetto	Velocità commerciale
Alta	9,6%	3,0	33,0%	1,0	37,0	1,7	21.000,0	19,0
Media	7,0%	3,3	30,0%	1,1	38,0	2,2	18.100,0	16,2
Bassa	4,4%	3,7	28,0%	0,9	38,0	2,1	17.000,0	17,0

Indicatori principali Cluster Extraurbano (Elaborazioni Axteria su dati aziendali – anno 2006)

Performance	Ebitda %	Costi operativi x Km	Grado di copertura costi	Ricavi da traffico x Km	Costo medio x addetto	Costo del personale x Km	Km x addetto	Velocità commerciale
Alta	9,5%	2,0	32,0%	0,9	38,0	0,8	45.000,0	45,0
Media	9,0%	2,1	30,0%	0,7	40,0	1,2	35.000,0	31,1
Bassa	8,7%	2,5	25,0%	0,5	42,0	1,6	27.000,0	29,9

