

**COMMISSIONE IX
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI**

**RESOCONTO STENOGRAFICO
INDAGINE CONOSCITIVA**

7.

SEDUTA DI MARTEDÌ 10 SETTEMBRE 2013

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **MICHELE POMPEO META**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:			
Meta Michele Pompeo, <i>Presidente</i>	3	Brandolin Giorgio (PD)	8, 9, 11
INDAGINE CONOSCITIVA SUL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE		Bruno Bossio Vincenza (PD)	6
Audizione di rappresentanti dell'Associazione nazionale autotrasporto viaggiatori (ANAV):		Catalano Ivan (M5S)	5
Meta Michele Pompeo, <i>Presidente</i>	3, 5, 8, 12	Garofalo Vincenzo (PdL)	7
Biscotti Nicola, <i>Presidente dell'Associazione nazionale autotrasporto viaggiatori (ANAV)</i> .	3, 6, 8, 9, 11, 12	Vitelli Paolo (SCpI)	8
		ALLEGATO: Documentazione depositata dall'Associazione nazionale autotrasporto viaggiatori (ANAV)	13

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Partito Democratico: PD; MoVimento 5 Stelle: M5S; Il Popolo della Libertà - Berlusconi Presidente: PdL; Scelta Civica per l'Italia: SCpI; Sinistra Ecologia Libertà: SEL; Lega Nord e Autonomie: LNA; Fratelli d'Italia: FdI; Misto: Misto; Misto-MAIE-Movimento Associativo italiani all'estero-Alleanza per l'Italia: Misto-MAIE-ApI; Misto-Centro Democratico: Misto-CD; Misto-Minoranze Linguistiche: Misto-Min.Ling; Misto-Partito Socialista Italiano (PSI) - Liberali per l'Italia (PLI): Misto-PSI-PLI.

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
MICHELE POMPEO META

La seduta comincia alle 12.10.

(La Commissione approva il processo verbale della seduta precedente).

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso, la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati e la trasmissione diretta sulla *web-tv* della Camera dei deputati.

Audizione di rappresentanti dell'Associazione nazionale autotrasporto viaggiatori (ANAV).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul trasporto pubblico locale, l'audizione di rappresentanti dell'Associazione nazionale autotrasporto viaggiatori (ANAV). Iniziamo i lavori della Commissione, alla sua prima riunione dopo la pausa estiva, e riprendiamo con l'indagine conoscitiva sul trasporto pubblico locale. Oggi è prevista l'audizione dei rappresentanti dell'Associazione nazionale autotrasporto viaggiatori (ANAV), nella persona del presidente, dottor Nicola Biscotti, che svolgerà la relazione introduttiva.

Do la parola al dottor Biscotti.

NICOLA BISCOTTI, *Presidente dell'Associazione nazionale autotrasporto viaggiatori*

(ANAV). Buongiorno a tutti. L'ANAV rappresenta le imprese private nei settori del trasporto pubblico locale, delle auto-linee di competenza statale e del noleggio da rimessa. Si tratta di un'associazione presente nella rappresentanza delle imprese dal 1944 e aderente a Confindustria che associa circa 600 piccole e medie imprese in tutto il territorio nazionale.

Ringraziamo la Commissione di averci voluto ascoltare nell'indagine conoscitiva sul trasporto pubblico locale, un tema che naturalmente riguarda l'intero Paese, per il fatto che il trasporto pubblico locale su gomma è un'ossatura dei servizi del Paese stesso che ha la capacità di trasportare almeno 15 milioni di persone al giorno, a fronte di un sistema ferroviario che ne trasporta meno di 5.

Si tratta di un sistema che incide sulla qualità della vita dei cittadini e che riguarda anche le imprese e i lavoratori del settore, considerato che, come la Commissione saprà, questo settore è organizzato su un sistema di assegnazione dei servizi attraverso procedure concorsuali alle quali partecipano imprese pubbliche e private. Vigge tuttora nel nostro Paese il sistema dell'affidamento diretto dei servizi in alcune condizioni previste dalla legge.

Le problematiche del trasporto pubblico che si sono evidenziate in questi anni e che hanno indotto sicuramente la Commissione trasporti della Camera a occuparsi del problema sono spesso di dominio pubblico e sfociano anche in situazioni di tensione sociale, laddove vengono proclamati scioperi.

Quello del trasporto pubblico locale, come la Commissione saprà, è un settore nel quale dal 2008 non si rinnova il contratto collettivo nazionale per la mancata capacità delle imprese di far fronte

agli obblighi e alle richieste di carattere sindacale in una situazione di difficoltà finanziaria dovuta ad alcuni fattori importanti.

Quanto al primo fattore, nel nostro Paese il trasporto pubblico locale è stato, purtroppo, sempre finanziato con il criterio della spesa storica e non con quello del costo industriale del servizio. Indipendentemente dall'assegnazione dei servizi, tramite concessione o tramite gara, il criterio della spesa storica ha caratterizzato negativamente il settore nella misura in cui le imprese che spendono di più hanno continuato a spendere di più e quelle virtuose hanno continuato a essere virtuose. Quando nel 2010 le necessità del Paese hanno portato a dolorosi tagli di finanza pubblica, sono state colpite indifferentemente le imprese che spendevano di più e quelle che, pubbliche e private, spendevano di meno.

Questo fattore endemico del Paese, e al contempo straordinario, creatosi dal 2010 in poi ha colpito un settore che aveva già problematiche che venivano dagli anni precedenti, ossia una spesa storica spesso non controllata e un sistema non razionalizzato. Benché nel 1997 fosse stata attuata una buona riforma attraverso l'introduzione del sistema degli affidamenti a mezzo gara, non in tutte le regioni questo è avvenuto.

In tal modo si è creato un sistema dei trasporti a macchia di leopardo, laddove in alcune regioni ci sono affidamenti a mezzo gara e in altre, invece, ciò non è ancora avvenuto. Viceversa, sotto il profilo finanziario, negli ultimi due anni ci sono regioni che sono riuscite a evitare tagli alla spesa dei trasporti e altre che, invece, non ci sono riuscite e hanno apportato importanti decurtazioni alla dotazione finanziaria del sistema dei trasporti.

Vi è un'altra questione che si aggiunge, in questo settore, alle problematiche che ho cercato di delineare con la necessaria sintesi. Il sistema di finanziamento di questo settore, come la Commissione saprà, prevede due linee di intervento. La prima riguarda l'intervento sui cosiddetti corrispettivi di esercizio, ossia la quota

pubblica di finanziamento all'esercizio delle imprese. Tale quota veniva stabilita nelle concessioni attraverso la definizione del cosiddetto costo e nelle gare attraverso quella del corrispettivo di gara.

L'altro intervento pubblico avvenuto sempre in questo settore era — non lo è più, purtroppo, e ne spiegherò poi i motivi e le conseguenze — quello del finanziamento in conto capitale del rinnovo del materiale rotabile. Fino al 2006 lo Stato è sempre intervenuto con risorse pubbliche a favore delle imprese, attraverso le regioni, per finanziare il rinnovo del materiale rotabile. Mi riferisco essenzialmente agli autobus.

Per motivi di insufficienza delle risorse statali e per scelte avvenute negli anni questo finanziamento dal 2006 si è sostanzialmente interrotto e, quindi, il settore è passato da un'anzianità media del parco di circa 8-9 anni, quasi in linea con l'anzianità media europea, a un'attuale anzianità media di circa 12 anni.

Quali sono le conseguenze pratiche? Si è verificato un aumento dei costi di produzione dei servizi a fronte dei quali non vi è un aumento dei corrispettivi di esercizio, con un decadimento progressivo della qualità del servizio. È del tutto evidente, infatti, che un servizio svolto con autobus nuovi o seminuovi offre al cittadino un *comfort* e una qualità assolutamente non comparabili con quelli attuali. Molte aziende viaggiano, infatti, con autobus che hanno in media 12 anni, ma che, in alcuni casi, arrivano ad averne 14 o 15. A un problema di esercizio si aggiunge, dunque, un problema di infrastrutture, se vogliamo, anche se l'autobus non è un'infrastruttura, ma un bene mobile.

In questo contesto quali sono i suggerimenti? L'analisi, purtroppo, è stata fatta. Le associazioni ANAV e ASSTRA portano avanti da alcuni anni una politica comune, guardando alle imprese sane, sia pubbliche, sia private, non distinguendo la proprietà come fattore discriminante della qualità dell'impresa, ma differenziando le imprese sane da quelle non sane. I loro interventi puntano alla definizione di una politica industriale di settore attraverso

una razionalizzazione dei bacini di traffico e l'introduzione di meccanismi di finanziamento che non siano estemporanei, ossia legati alla spesa storica, ma che guardino al finanziamento del servizio come a quello di un servizio d'impresa, come tale dotato di un costo industriale.

Noi ci siamo permessi di depositare, unitamente a questa relazione, che sto sinteticamente illustrando, ma che nello scritto è recitata in maniera completa, altri due documenti che ci sembrano importanti.

Uno, elaborato attraverso il contributo scientifico dell'Università « La Sapienza », riguarda la possibile definizione di un costo *standard* nell'erogazione dei servizi. Noi riteniamo, infatti, che la grande differenziazione che in questo settore esiste nel nostro Paese tra diverse aziende, pubbliche o private che siano, sia una delle cause dell'insufficienza dei fondi per tutte le imprese.

Mi spiego. Se ci sono imprese, come ci sono in questo Paese, che gestiscono trasporto pubblico locale con corrispettivi variabili da 1,40 a 4,50 euro, perché questo è il *range* di variabilità tra le imprese sparse nel Paese, è evidente che ci sono anche disparità di trattamento che danneggiano le imprese virtuose e avvantaggiano quelle che evidentemente non hanno fatto della politica di contenimento dei costi una propria *mission*, un proprio modo di operare. Questo è un problema che, secondo noi, va affrontato. Non ci aspettiamo che venga risolto, ma certamente l'introduzione del costo *standard* è un elemento sul quale ragionare per guardare alle imprese del futuro.

Un'altra questione importante da esaminare è l'analisi di tutta la spesa nel settore, una sorta di *spending review*. Non è stata fornita alcuna risposta in termini efficaci per i cittadini a quella che è da anni definita l'integrazione modale nel trasporto pubblico locale, ossia il famoso rapporto tra trasporti su ferro e trasporti su gomma.

Ci sono nel Paese molte aree nelle quali il trasporto su ferro è sicuramente fondamentale e insostituibile, per i volumi e per

la concentrazione di traffico che vi si svolge, ma ci sono anche altre aree nelle quali tale valutazione è assolutamente non attendibile.

Eppure noi manteniamo sistemi di trasporto di entrambe le modalità, ferro e gomma, in tutte le aree del Paese.

Esiste poi il tema dei servizi sostitutivi ferroviari. Pensate che molti servizi sostitutivi su gomma di tratte ferroviarie vengono svolti ad un costo molto più alto di quello del trasporto su gomma messo a gara dalle regioni.

Sono tutti elementi nei quali un'azione mirata di *spending review* potrebbe drenare risorse per attuare una politica di settore e fare in modo che le imprese, in primo luogo, tornino a fare investimenti e qualità e, in secondo luogo, riprendano in maniera costante e costruttiva un confronto con le organizzazioni sindacali per fare quello che fanno tutti i sistemi di imprese nel mondo, non solo in Italia, ovvero, a mano a mano che i contratti scadono, discuterli, concluderli, firmarli e andare avanti in una logica di partenariato reale.

Questo attualmente non avviene perché la carenza di risorse non consente al sistema delle imprese di onorare gli impegni che dovrebbero essere da queste assunti nei confronti delle organizzazioni sindacali, nel normale confronto di concertazione e di conclusione di accordi all'interno delle aziende e nel sistema delle imprese.

Presidente, mi fermo per non annoiare la Commissione.

PRESIDENTE. Grazie per aver svolto una relazione essenziale su punti davvero molto concreti.

Do la parola ai deputati che intendano intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

IVAN CATALANO. Grazie, presidente. Vorrei porre una domanda di tipo economico. ASSTRA ci ha relazionato in merito al fatturato del comparto da lei rappresentato, stimandolo in 9 miliardi di euro circa. Volevo chiederle innanzitutto se può

fornirci un dato sul fatturato per le imprese private che ANAV rappresenta.

Inoltre, volevo chiederle se nel finanziamento del cambio mezzi - in relazione ai 34.000 autobus di cui leggo nella relazione - i 5,6 miliardi di euro citati hanno una distribuzione proporzionale negli anni, oppure vedono un impegno di spesa maggiore nei primi anni per poi andare a scemare fino al settimo anno. Vorrei sapere, cioè, se si prevede un impegno di spesa lineare che parta in modo uguale, con 800 milioni per anno, oppure con 2 miliardi nel primo anno, 1,5 miliardi nel secondo e via elencando. In sostanza, mi interessa sapere che tipo di andamento lei crede sia necessario per l'investimento.

Grazie.

NICOLA BISCOTTI, *Presidente dell'Associazione nazionale autotrasporto viaggiatori (ANAV)*. Rispondo brevemente. Innanzitutto noi rappresentiamo nel TPL una quota pari al 25 per cento delle percorrenze e, quindi, del dato complessivo che si svolge, perché le imprese private sono assegnatarie, tramite gara o concessione, a seconda dei casi, di quote di mercato che sommano circa il 25 per cento del mercato complessivo.

Per quanto riguarda, invece, il discorso degli investimenti, le ipotesi possono essere diverse. Per cercare di riallineare la vetustà del materiale rotabile a quella europea e di recuperare il *gap* che abbiamo maturato in questi anni noi abbiamo calcolato in almeno 700 milioni all'anno gli investimenti da realizzare. È ovvio che questo tipo di investimento, una volta riallineata la vetustà, può abbassarsi leggermente e, quindi, rientrare in una logica di 3-400 milioni di investimenti all'anno.

Oggi, però, ci troviamo in una situazione molto particolare, perché, come ho spiegato nella relazione, il fatto di non aver più investito, dal 2006 in poi, risorse il materiale rotabile ha determinato un aumento incontrollato, peraltro inevitabile, della vetustà del materiale rotabile.

La scelta è di politica industriale: se si vuole riallineare subito in maniera mas-

siccia la vetustà del materiale rotabile a quella europea, occorre, come dicevo prima, programmare un investimento da 700 milioni fino a qualcosa in più. Se, invece, si vuole mantenere l'attuale vetustà senza aggravarla di più, siamo di fronte a un investimento di almeno 300 milioni all'anno. È una scelta politica, che interviene sulle imprese dall'alto, non essendoci un sistema di finanziamento onnicomprensivo.

Apro una parentesi: la proposta che noi abbiamo avanzato sul costo *standard* prevede di inserire il costo degli ammortamenti all'interno del costo *standard* stesso, ragion per cui, stabilito il costo *standard*, le imprese, una volta riconosciuto il costo di ammortamento nei costi di esercizio e nei corrispettivi, possono programmare gli investimenti in base non a ciò che dispone la legge finanziaria di anno in anno - peraltro, negli ultimi anni non ha disposto nulla - ma alle questioni importanti che ci sono nelle imprese, ossia le esigenze di servizio, le rotture accidentali e le necessità di miglioramento del parco rotabile.

In ogni caso, per completare la risposta, siamo di fronte a circa 700 milioni all'anno di investimenti che potrebbero diminuire nel tempo nel momento in cui recuperassimo un'anzianità media di tipo europeo.

VINCENZA BRUNO BOSSIO. Ringrazio per la presentazione. Anche alla luce delle altre audizioni io credo che il presidente coglierà quello che a questo punto, siamo, in grado di offrire rispetto allo studio su cui avevamo un impegno da portare avanti e credo che, rispetto a questa ipotesi, il costo *standard* sia una risposta importante. Io vorrei che anche su questo la Commissione e il presidente si esprimessero, perché penso che anche il discorso del costo *standard* debba essere acquisito.

In che termini, però? Io paragono il discorso del trasporto pubblico locale a quello della sanità. Le situazioni pregresse hanno portato con i costi storici una differenziazione negativa, soprattutto sulle regioni più deboli, rendendole ancora più deboli. Rimettere in gioco la questione del

costo *standard* può portare ad attuare un federalismo equo, ovviamente a patto che poi queste regioni tengano le gare.

Io difendo sempre il Mezzogiorno, ma, purtroppo, credo che le regioni più in ritardo anche su questo fronte - anzi, è una domanda che le rivolgo - siano proprio quelle meridionali.

La seconda domanda è come l'associazione spinge affinché le regioni vadano in questa direzione e come noi possiamo dare una mano in questo senso, se direttamente, con iniziative, ma non mi pare questo il caso, oppure nella relazione con l'*Authority* dei trasporti.

Passo all'ultima questione. A me sembra che il discorso degli investimenti rispetto alla vetustà possa essere un ragionamento immediato da fare come tampone, ma mi pare anche che in prospettiva tale discorso, se razionalizzato attraverso le gare e il costo *standard*, possa essere recuperato attraverso investimenti diretti degli operatori che vincono le gare alla luce di una serie di indicazioni.

Vorrei acquisire la vostra opinione al riguardo e una risposta a questa domanda.

VINCENZO GAROFALO. Innanzitutto ringrazio l'ANAV, che è presente in quest'audizione e ci fornisce elementi che avremo modo di approfondire anche leggendo i documenti depositati. Mi vorrei soffermare soprattutto su due considerazioni.

In primo luogo, ho sentito da lei sottolineare la differenza di tariffe che spesso si riscontra nel mercato, a fronte di servizi che non sono sempre equiparabili e di costi che sono in buona parte a carico della collettività e in piccola parte comunque recuperabili attraverso le tariffe.

Questa differenza di tariffe porta ad avere una copertura del costo non sempre sufficiente, il che è, a mio giudizio, il problema che innesca sempre più il processo di decadenza dei servizi. Ciò avviene soprattutto, come ricordava la collega, nelle aree deboli del Paese, che di fatto hanno ritardato e ritardano questo pro-

cesso di ammodernamento del servizio, inteso come affidamento. Il problema nasce proprio da questo punto.

Molte aziende hanno un carico di personale che probabilmente non le porta nella direzione rapida di fare una scelta. Gli enti locali hanno paura di mettere a gara il servizio, non rendendosi conto che più il tempo passa e peggio è, perché il servizio stesso diventa sempre meno appetibile. Non essendo esso appetibile, ovviamente porta sempre meno l'utente a essere non solo soddisfatto, ma anche cliente, per intenderci.

È ovvio che questo è un problema che dobbiamo cercare di saper affrontare. Utilizzeremo tutti gli strumenti, anche recenti, come l'istituzione dell'Autorità dei trasporti, per fare pressione e leva, ma anche per evitare che si generi un problema di carattere sociale, che è quello che influenza questa scelta.

Io, però, volevo intanto chiedere a voi se avete svolto una valutazione rispetto a questo problema. Vorrei sapere se, per poter intervenire in queste aree, in queste zone, in questi luoghi dove c'è ancora resistenza a bandire le gare, avete fatto un'analisi che indica una possibile soluzione. Vorrei sapere se la questione potrebbe essere affrontata. La politica forse dovrà mettere in piedi un intervento in più per sostenere questo rapido passaggio, ma vorrei sapere se voi avete strumenti che consentano economicamente di dimostrare che il salto che si fa in pochi esercizi di attività consentirebbe anche di affrontare il tema del sovradimensionamento di queste aziende.

L'ultima questione riguarda la concorrenza. Non ho nessuna domanda da porre, ma mi ha fatto molto piacere sentir parlare della concorrenza modale che esiste spesso sulle stesse tratte. Su questo tema dobbiamo riflettere noi per evitare che il servizio possa diventare, come è spesso successo e come succede in altri settori del trasporto, un cannibalismo tra modalità diverse, che nuoce a entrambe. Occorre una politica chiara, che stabilisca in che

modo deve essere premiata una scelta piuttosto che un'altra, una modalità piuttosto che un'altra.

PAOLO VITELLI. Grazie, presidente, per la relazione. Mi sembra di aver colto che il problema più delicato sta nel fatto che oggi vengono effettuate assegnazioni di servizi a prezzi molto differenziati. Lei parlava di 1,40 e di 4,5 euro. Vorrei chiedere una precisazione su che cosa sono questi 1,40 e 4,5 euro, se sono prezzi al chilometro o a che cos'altro si riferiscono.

Se l'assegnazione avviene a valori tanto differenziati, vorrei capire se esistono le risorse per poter recuperare i maggiori costi delle assegnazioni concesse a prezzi troppo elevati e correggere parzialmente il problema. Se noi equilibriamo l'assegnazione agli effettivi costi industriali, che saranno definiti dal costo *standard*, abbiamo un recupero positivo o negativo? Se abbiamo un recupero positivo, qual è l'utilità che ne deriva per riequilibrare tutto il meccanismo delle assegnazioni e rendere il sistema più efficiente?

GIORGIO BRANDOLIN. Anch'io ringrazio per la relazione. Non l'avevo vista prima, ma la stavo leggendo mentre lei parlava e l'ho ascoltata con attenzione, come tutti.

Quanto alla prima domanda e al radicamento della vostra associazione - lei ha parlato di un 25 per cento del *budget* del mercato - vorrei capire se c'è una differenziazione territoriale, con un radicamento in un territorio piuttosto che in un altro, oppure se ha un'omogeneità di presenza su tutto il territorio nazionale.

In secondo luogo, mi ha preoccupato molto - non lo conoscevo - il fatto che rispetto agli anni precedenti la vetustà degli autobus sia passata da 8 anni di media a 12. Ogni commento è superfluo.

Per esempio, nella mia regione a statuto speciale, il Friuli Venezia Giulia, nei bandi stessi di gara il recupero della vetustà era posto tra gli elementi fondamentali. Tanto è vero che delle quattro aziende che si occupano di questo settore

- non per fare propaganda - secondo gli ultimi dati che avevo, una aveva portato la vetustà a 4,5 anni. Mi riferisco all'APT di Gorizia.

Questi 12 anni mi preoccupano, perché arriviamo poi alle tragedie che abbiamo vissuto due mesi fa. È inutile che ci nascondiamo: se non riusciamo a fare questo lavoro, è difficile intraprendere ogni altro ragionamento.

Quanto al discorso sui costi al chilometro, di cui parlava lei, noi abbiamo differenziato, ovviamente, tra trasporto urbano ed extraurbano. Ci precisi bene la differenziazione, portando il discorso solo su uno dei due. È chiaro che il costo al chilometro è differente per l'uno rispetto all'altro. Anche su questo punto volevo capire se si tratta di una media nazionale, di un riscontro che si ritrova in alcuni territori o in alcune regioni, oppure se è un dato localizzato puntualmente in qualche parte del nostro Paese.

PRESIDENTE. Se non ci sono altri interventi, do la parola al Presidente Biscotti per la replica.

NICOLA BISCOTTI, *Presidente dell'Associazione nazionale autotrasporto viaggiatori (ANAV)*. Procedo con ordine. L'onorevole Bruno Bossio e l'onorevole Garofalo chiedevano l'atteggiamento della nostra associazione riguardo al problema delle gare.

Posso dire che, quando, nel 1997, fu introdotta la cosiddetta riforma Burlando, nella segreteria di Burlando c'era il professor Panettoni, attuale presidente di ASTRA, persona peraltro stimabilissima e con la quale ho ottimi rapporti personali. L'ANAV appoggiò il progetto di riforma, che era rivoluzionario, perché si passava dal sistema delle concessioni, con tutti i vantaggi e gli svantaggi, o comunque con tutte le brutture che ci possono essere in un sistema di concessioni, a un sistema che assegnava i servizi attraverso gare.

Sul piano aziendale non le so fornire risposte, perché la Puglia è stata assegnata nella realizzazione delle gare. Io opero in Puglia. Dal 2004 operiamo in

regime di gara, tant'è vero che siamo alle soglie di un rinnovo della gara regionale e provinciale.

Come ANAV abbiamo sempre appoggiato, in tutte le realtà in cui ciò è stato possibile, un sistema di gare, perché credevamo, e crediamo, che il sistema delle gare sia quello migliore per attivare *performance* e arrivare a un sistema di qualità.

Le storture che ho elencato in apertura sono, però, elementi che agiscono contro il sistema delle gare. Porto un esempio concreto, al di fuori del Friuli Venezia Giulia, che è una regione virtuosa tra quelle italiane.

GIORGIO BRANDOLIN (*fuori microfono*). Non intendevo sottolinearlo...

NICOLA BISCOTTI, *Presidente dell'Associazione nazionale autotrasporto viaggiatori (ANAV)*. Glielo dico io, onorevole, perché ho sotto mano la situazione di tutte le regioni italiane. Se non ci sono risorse, il discorso non regge.

Porto un esempio concreto: nelle Marche ci sono imprese pubbliche e private — non faccio un discorso di parte, parlo delle pubbliche e delle private — alle quali viene proposto in questi giorni di svolgere gare per il trasporto pubblico locale nelle Marche a un corrispettivo di 1,40 euro, che è di 3-4 centesimi inferiore a quello che percepivano fino a quest'anno.

Io sono un operatore privato con una produttività elevata e vi dico che con 1,40 euro nella regione Marche, che ha una velocità commerciale bassa — voi sapete che nelle Marche c'è una fermata ogni tre chilometri, a differenza delle Puglie, dove magari ogni fermata è a trenta chilometri dall'altra — non si possono fare le gare.

Il discorso delle gare sul piano concettuale ci ha visti sempre favorevoli, perché noi siamo per la politica industriale, per la concorrenza per il mercato e per il fatto di fare gli imprenditori e di misurarci anche con *competitor* che non siamo noi stessi, ma, se il sistema finanziario non consente di attivare gare degne di questo nome, è chiaro che siamo in un momento di *impasse*.

Ho citato volutamente le Marche perché vi sono imprese pubbliche molto virtuose e anche private — non sto parlando delle mie — che attualmente vengono messe in condizione di gestire il trasporto, anche se poi scopriamo, però, che il trasferimento del Fondo trasporti alla regione Marche è di 68 euro per abitante, contro una media nazionale che si aggira sui 90-95 euro.

Come vedete, il sistema delle gare è concettualmente condivisibile, noi lo condividiamo e l'abbiamo appoggiato in tutta la sua evoluzione, ma di fatto si è scontrato col problema della dotazione finanziaria.

Per quanto riguarda la questione delle tariffe, lei parlava di tariffe differenziate. Probabilmente diciamo cose diverse. La tariffa, come lei giustamente saprà, è la remunerazione, ossia il biglietto che il cittadino paga. Le tariffe sono definite a livello regionale e sono uniformi per tutto il territorio regionale. La regione le stabilisce di anno in anno o periodicamente, quando ritiene.

Dove ci sono i contratti di servizio e, quindi, si sono svolte le gare, nei contratti di servizio normalmente è previsto che la tariffa debba aumentare di anno in anno in base all'evoluzione dei costi del Paese. Accade, però, in alcune regioni che le tariffe non vengano aumentate per tre anni, per motivi politici, elettorali, e che poi di colpo arrivi un aumento del 7 per cento, per cui il cittadino rimane sconcertato. In effetti, la dinamica delle tariffe dovrebbe seguire il costo della vita.

Non ci sono tariffe differenziate, se non tra regione e regione, poiché le scelte politiche delle regioni possono essere differenziate. In Puglia il costo è di 0,69 centesimi per chilometro, in un'altra regione può essere di 0,65, ma, una volta stabilita la tariffa, essa è uguale per tutto il trasporto pubblico locale su gomma che si svolge in una data regione.

È chiaro, però, che la tariffa, nell'attuale situazione di produzione del servizio, copre in media il 25-30 per cento dei costi. In Puglia le imprese pubbliche e private del trasporto si attestano sul 35 per cento,

in Lombardia ci sono percentuali sicuramente superiori di copertura dei costi, mentre in Basilicata, in Calabria o anche in Sicilia ci sono situazioni piuttosto drammatiche.

Che cosa comporta questo? Comporta che, in effetti, la remunerazione delle imprese, che è fatta di due voci, corrispettivi, da gara o da concessione, comunque pubblici, e tariffe che pagano i cittadini, sia di queste dimensioni e che, quindi, il contributo pubblico rappresenti oggi una variabile tra il 60 e l'80 per cento del costo complessivo del servizio. In alcune aree del Paese la tariffa, per motivi politici o anche di popolazione - pensiamo alla Basilicata, laddove la popolazione è molto rarefatta - non riesce a coprire i costi di produzione.

Per quanto riguarda gli esuberi di personale, di cui parlava l'onorevole Garofalo, ma anche l'onorevole Vitelli sollevava questo argomento, noi ci rendiamo conto che l'adozione del costo *standard* porterà alcuni cambiamenti, ma non si può pensare che nel nostro Paese ci siano dipendenti autoferrotranvieri che fanno 40.000 chilometri all'anno e altri che ne fanno 25.000. Non è possibile. Nelle nostre aziende, pubbliche e private - non faccio distinzione tra pubblico e privato, anche se certamente il privato, per caratteristica, ha una produttività maggiore, il che è indubbiamente vero - non è pensabile che, al netto delle situazioni oggettive, ci sia una tale disparità.

Per « situazioni oggettive » mi riferisco alla velocità commerciale. Entrare a Roma è certamente molto più faticoso che entrare a Gorizia. Al netto delle situazioni oggettive, però, la produttività del personale è molto differenziata e, quindi, nel nostro Paese ci sono autoferrotranvieri che lavorano molto e altri che lavorano meno. Questo dipende dal fatto che in molte aziende si è fatta politica occupazionale in modo del tutto indipendente dalla costruzione di un discorso industriale di conduzione del servizio.

Vado avanti con le risposte. L'onorevole Brandolin ci parlava della regione Friuli Venezia-Giulia. È vero, questa regione è

tra le poche che hanno condotto una politica oculata, di prospettiva, del trasporto, introducendo meccanismi virtuosi. Quando ha fatto le gare, ha previsto meccanismi che potessero premiare non le aziende, ma il servizio ai cittadini.

Quando noi parliamo di rinnovo del materiale rotabile, ci preoccupiamo delle aziende perché sono in gioco due fattori: i costi di produzione aumentano se l'autobus è vecchio e il nostro dipendente, guidando un autobus vecchio, ha condizioni differenti da quello che guida un autobus nuovo, il che è lapalissiano.

Ciò di cui non si preoccupa quasi nessuno è che queste ricadute non gravano solo sulle aziende, ma anche sui cittadini. È del tutto evidente che viaggiare al caldo, con un autobus la cui aria condizionata è del 1992, non è stata revisionata e, quindi, funziona male, non consente di aumentare le tariffe e pretendere di più perché i costi sono aumentati. Il cittadino lo rifiuta.

Noi ci dobbiamo preoccupare della qualità del servizio per i cittadini. Quando parliamo di costo *standard* comprensivo degli ammortamenti, poniamo un tema di politica industriale che ha poi applicazioni molto pratiche, ma molto importanti per la gestione del servizio.

Gli esempi sono concreti. Poniamo che aumenti il traffico su una tratta perché sono aumentati gli studenti. Io ho il classico autobus da 12 metri che porta 53 persone, ma dal mese prossimo ce ne saranno 67. Illustro un esempio proprio pratico. Se non ho i soldi per rinnovare il parco e prendere un secondo autobus, oppure uno più capiente, 53 studenti viaggeranno seduti e 14 in piedi. I 14 in piedi pagano lo stesso biglietto dei 53 seduti, ma usufruiscono di un servizio peggiore. In questa maniera noi forniamo ai cittadini delle non risposte, che si traducono in inefficienza.

Avendo, invece, la possibilità aziendale di avere all'interno del costo *standard* il costo di ammortamento, l'azienda decide. Se un autobus va male perché consuma troppo o perché abbiamo sbagliato a comprarlo, in quanto il motore non era come ci aspettavamo, io non lo sostituisco dopo

15 anni, ma dopo 4-5 anni, perché è un autobus che mi produce danni. Nell'attuale situazione, se ho sbagliato l'investimento, me lo tengo per 15 anni, con tutte le conseguenze che ci sono, sull'impresa e sui cittadini.

Per quanto riguarda le differenziazioni, è ovvio che, quando parliamo di costo *standard*, occorre distinguere tra urbano ed extraurbano. Ho citato prima una discriminante oggettiva. Lo studio dell'Università «La Sapienza» che vi abbiamo depositato propone addirittura un modello che supera la distinzione tra urbano ed extraurbano — quando lo leggerete, lo vedrete — e che mette in campo la variabile della velocità commerciale.

Quando noi prendiamo come variabile la velocità commerciale, abbiamo già fatto la differenziazione. Se ho una velocità commerciale di 13 chilometri l'ora, come avviene, per esempio, dentro Roma, è ovvio che devo avere anche un corrispettivo maggiore, perché la produttività del personale si abbassa. Se, invece, ho una velocità commerciale alta, posso avere un corrispettivo minore.

Per la verità, quello studio pone anche alcuni correttivi sulla grandezza delle aziende. Un altro tema che nel nostro Paese viene sempre affrontato è quello per cui si possono realizzare economie di scala, obiettivo che però non si è realizzato. Se facciamo una disamina dei costi delle imprese, vediamo che al crescere delle imprese crescono anche i costi di produzione. Sembra incredibile, ma così è, tant'è vero che insieme ad ASSTRA noi abbiamo contrastato anche un'altra impostazione che non ci sembrava aderente alla vera realtà del trasporto, che è quella della crescita del bacino di traffico minimo.

Per alcuni anni si è parlato in tutti i contesti di bacino unico regionale, come se quella potesse essere la risposta alla riduzione dei costi. Non è così. Il bacino è fatto per centri di attrazione di traffico. Può essere provinciale, *sub*-provinciale o *sub*-regionale. Non è per definizione regionale.

I bacini di traffico sono gli interessi dei cittadini verso gli spostamenti. Se tutti

vengono a Roma da tutta la regione, avremo un traffico regionale. Ciò vale se si viene a Roma da Latina, da Frosinone, da Viterbo e via elencando.

Portando un altro esempio — cito Foggia perché sono in provincia di Foggia — in provincia di Foggia l'85 per cento degli spostamenti è interno alla provincia e il 12-13 per cento è di carattere interprovinciale. Non c'è un bacino regionale in Puglia. Ci può essere a Roma, ma non c'è in Puglia. La definizione a tavolino dei bacini regionali è una definizione che insieme ad ASSTRA noi abbiamo ritenuto non aderente alla realtà del trasporto, perché non corrispondente alle risposte che i cittadini si attendono in termini di qualità.

Per quanto riguarda le sovrapposizioni di modalità diverse di trasporto, anche questo è un argomento sul quale riflettere. Noi non vogliamo fare guerre di religione contro nessuno. Io ho affermato che in molti casi il sistema ferroviario è insostituibile, meno costoso e fondamentale, ma parliamo di tratte su cui si trasportano da 400 viaggiatori in su per ciascuna, ossia per senso di marcia. Laddove si trasportano 30-40 viaggiatori, è uno spreco.

Laddove ci sono tratte ferroviarie che costano 28 euro a chilometro per trasportare 40-50 viaggiatori per tratta, io ritengo che una riflessione vada fatta. Non è possibile tenere in piedi un sistema di trasporti, che entra tutto nel meccanismo del finanziamento, ragion per cui l'appesantimento colpisce tutto il sistema, che non può avere quindi un'efficienza piena nella realizzazione del trasporto.

Presidente, ho dimenticato qualcosa?

GIORGIO BRANDOLIN (*fuori microfono*). Sì, la risposta alla domanda sul vostro insediamento territoriale.

NICOLA BISCOTTI, *Presidente dell'Associazione nazionale autotrasporto viaggiatori (ANAV)*. Chiedo scusa, ma le risposte erano tante. Dal punto di vista territoriale la situazione è più o meno omogenea. Noi siamo presenti un po' in tutte le regioni italiane, anche se con un *mix* diverso. Ci

sono regioni e province in cui la presenza privata è più importante. Nel sud delle Marche, per esempio, i privati rappresentano il 15 per cento, al nord il 50.

PRESIDENTE. Al nord delle Marche?

NICOLA BISCOTTI, *Presidente dell'Associazione nazionale autotrasporto viaggiatori (ANAV)*. Sì, al nord delle Marche. Lei, presidente, conosce bene la zona.

Per esempio, in Puglia la situazione è più o meno al 50 per cento tra pubblico e privato, mentre nel Lazio il pubblico rappresenta molto di più, perché c'è una presenza molto massiccia. Diciamo che la presenza del privato non è troppo variegata, né localizzata.

PRESIDENTE. Grazie. È stata un'audizione molto utile. Noi ne avremo ancora per tutto il mese di settembre e per una

parte di ottobre e poi avremo completato questo lavoro. Vedremo, nel quadro generale, come affrontare anche sul piano legislativo alcuni nodi che ormai non possono essere più elusi.

Ringrazio nuovamente i rappresentanti dell'Associazione nazionale autotrasporto viaggiatori (ANAV) per il loro intervento e per i documenti depositati, di cui autorizzo la pubblicazione in allegato al resoconto della seduta (*vedi allegato*), e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 12.55.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. VALENTINO FRANCONI

*Licenziato per la stampa
il 15 ottobre 2013.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

ALLEGATO

CAMERA DEI DEPUTATI
Commissione IX Trasporti, Poste e Telecomunicazioni

INDAGINE CONOSCITIVA
SUL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

**Documentazione depositata dai rappresentanti dell'Associazione nazionale
autotrasporto viaggiatori (ANAV)**

Roma, 10 settembre 2013



Onorevole Presidente, Onorevoli Deputati,

desidero in primo luogo ringraziarVi per l'invito che avete voluto rivolgere ad ANAV a contribuire ai lavori della Commissione nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul trasporto pubblico locale meritoriamente deliberata con la finalità di verificare l'effettiva situazione del settore, individuare le principali criticità e sviluppare una riflessione sui possibili ed opportuni interventi normativi da adottare per superare la crisi attuale ed avviare una nuova fase di crescita e di sviluppo.

Come ANAV sentiamo il dovere di contribuire al difficile ed improcrastinabile percorso di crescita economica che questa legislatura è chiamata ad intraprendere garantendo l'impegno dell'imprenditoria privata e sottoponendo alla Vostra attenzione le nostre idee e proposte volte allo sviluppo del trasporto pubblico locale, ed in particolare dei servizi di trasporto pubblico locale mediante autobus, che assicurano ai cittadini la grande maggioranza degli spostamenti.

Come Confindustria, cui ANAV è federata, ha sottolineato nel proprio Progetto per il Paese "i mali dell'Italia si curano in un solo modo: tornando a crescere. Perciò l'obiettivo numero uno che in questa legislatura occorre perseguire è lo sviluppo". Siamo fermamente convinti che l'avvio di una nuova politica di sviluppo del trasporto pubblico locale possa e debba costituire una delle leve prioritarie.

Con questo spirito aderiamo con entusiasmo all'iniziativa assunta da codesta Commissione esponendo di seguito le nostre proposte per il rilancio e lo sviluppo del settore che, auspico, possano essere condivise ed adottate dalle Istituzioni nazionali.

In allegato abbiamo provveduto a depositare in Commissione due studi che riteniamo possano costituire validi strumenti a Vostra disposizione per l'approfondimento di tematiche complesse e controverse quali la metodologia di determinazione del costo standard nei servizi di trasporto pubblico locale automobilistico e la dimensione ottimale dei bacini di programmazione dei servizi, dei lotti di gara e degli operatori. Entrambi gli studi sono stati realizzati per l'ANAV da autorevoli soggetti esterni e si caratterizzano per elevata professionalità ed indipendenza. Si allegano:

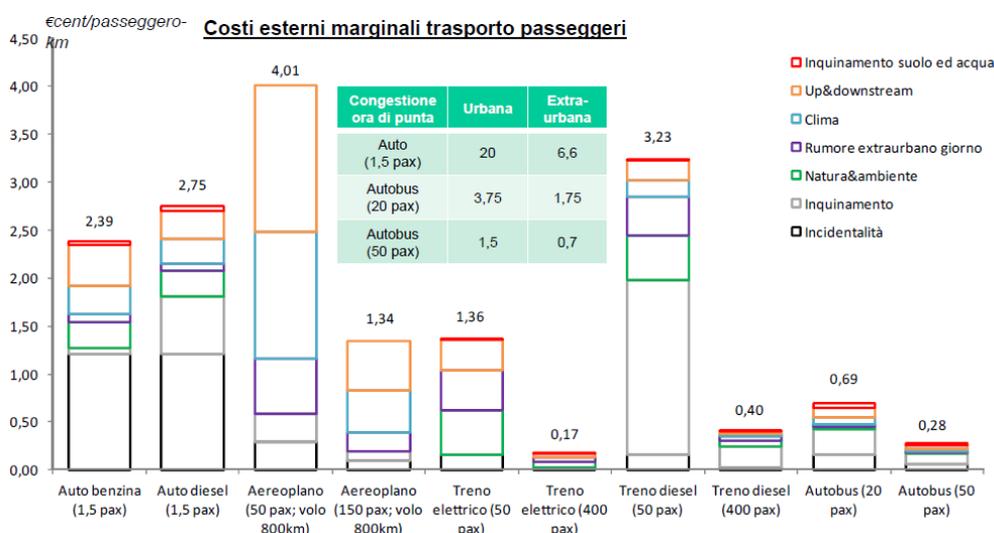
- ✓ *"La determinazione del costo standard nei servizi di Trasporto Pubblico Locale su Autobus" – Università "La Sapienza" di Roma – Dipartimento di Ingegneria Informatica, Automatica e Gestionale – giugno 2013;*
- ✓ *"Gare regionali e gestori unici: una scelta efficiente?" – LEM Reply – maggio 2011.*



L'Associazione Nazionale Autotrasporto Viaggiatori (ANAV), aderente a Confindustria, dal 1944 rappresenta le imprese private che operano nei diversi segmenti del trasporto di persone con autobus: trasporto pubblico locale, noleggio autobus con conducente e autolinee a lungo raggio, tre settori di grandissimo rilievo economico, occupazionale e sociale.

Il settore del trasporto pubblico regionale e locale, nel segmento su gomma, genera **6.000 milioni di euro** circa di fatturato, eroga ogni anno **1.850 milioni di km di percorrenze** tramite **1.100 aziende, 46.500 autobus, 87.000 addetti**. **L'ANAV rappresenta il 28% circa del mercato complessivo.**

Promuovere il trasporto pubblico locale con autobus significa incentivare comportamenti virtuosi che favoriscono la decongestione del traffico automobilistico e l'abbattimento delle emissioni inquinanti, migliorare la qualità della vita nei centri urbani, assicurare ai cittadini maggiore flessibilità nell'offerta di trasporto, aumentare la sicurezza stradale e ridurre il costo degli spostamenti per la collettività. L'autobus rappresenta il mezzo di spostamento più sicuro, economico, flessibile ed ecocompatibile:



Fonte: "Il trasporto passeggeri su autobus per le lunghe distanze. Confronto modale, benefici e prospettive future" – Dipartimento di Architettura e Pianificazione Politecnico di Milano – 14 dicembre 2011

Il trasporto pubblico locale è un settore di grande rilevanza economica e sociale, rappresenta uno dei fattori critici per il futuro del Paese e come tale deve essere oggetto di scelte e politiche nazionali. Da anni stiamo, tuttavia, assistendo a continui tagli nel settore che rendono il quadro delle risorse disponibili a dir poco incerto, sino a mettere a rischio la stessa sopravvivenza dei servizi. Ma la sopravvivenza non può essere l'orizzonte di riferimento del trasporto pubblico italiano. Il confronto con gli altri grandi Paesi europei evidenzia, al contrario, la necessità di investire nuove risorse per abbattere il gap in termini di infrastrutture e servizi.

IL CONTESTO DI RIFERIMENTO**1. La domanda di mobilità**

Nell'attuale contesto di crisi economica e sociale del Paese il 2012 è il quarto anno consecutivo in cui si verifica una contrazione del numero degli spostamenti complessivi degli italiani (mobilità privata e pubblica), che dal 2008 al 2012 si sono ridotti nei giorni feriali di circa un quarto. La crisi economica e l'abbassamento dei livelli di consumo e di reddito delle famiglie, quindi, si sono ormai ribaltati pienamente e profondamente sulla domanda di trasporto e di mobilità dei cittadini.

Su questo sfondo di contrazione della domanda di mobilità il trasporto pubblico locale tiene, ed anzi registra un incremento di domanda, sia per gli spostamenti urbani che per quelli extraurbani, a scapito della mobilità privata:

Ripartizione degli spostamenti per mezzi di trasporto motorizzati nella mobilità urbana (%)

	2012	2011	2010	2007
Mezzi pubblici	15,1	13,5	12,9	11,5
Mezzi privati (auto)	79,7	79,4	80,0	81,0
Motociclo/Ciclomotore	5,2	7,1	7,0	7,6
<i>Totale spostamenti motorizzati</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>

Ripartizione degli spostamenti per mezzi di trasporto motorizzati nella mobilità urbana (%)

	2012	2011	2010	2007
Mezzi pubblici	13,0	14,8	13,9	12,6
Mezzi privati (auto)	84,7	83,0	83,0	83,9
Motociclo/Ciclomotore	2,2	2,2	3,1	3,4
<i>Totale spostamenti motorizzati</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>

Fonte: "X Rapporto sulla mobilità in Italia" – Isfort-ANAV-Asstra – 14 maggio 2013

Tale dinamica evidenzia la capacità del trasporto pubblico locale di rispondere, in tempi di crisi, alle esigenze di mobilità dei cittadini, costretti sempre più spesso a rinunciare all'utilizzo dell'automobile per ragioni di bilancio familiare. La crisi può essere un'occasione, che si auspica irripetibile, per dare impulso con adeguate politiche nazionali e locali al cambiamento degli stili di mobilità degli italiani e favorire il maggiore utilizzo della mobilità collettiva in un'ottica di sostenibilità ambientale, di riduzione della congestione da traffico e dell'incidentalità.

2. Il quadro regolatorio

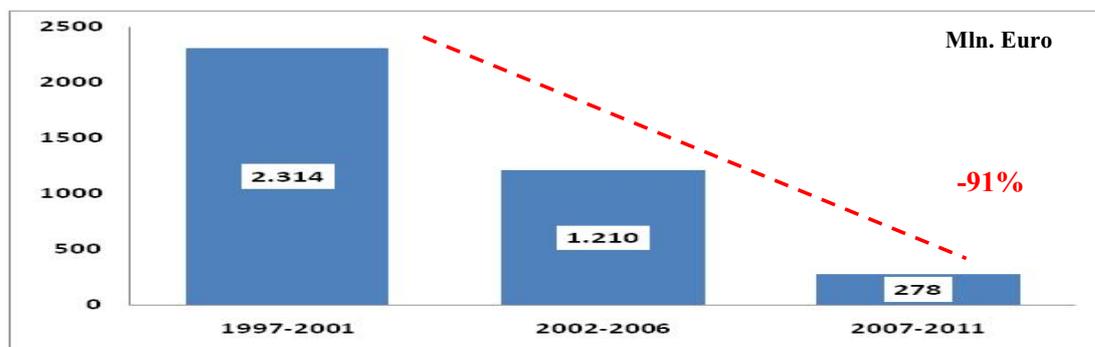
A seguito della sentenza di incostituzionalità della riforma dei servizi pubblici locali il settore trova oggi compiuta regolazione nel Regolamento Comunitario 1370/2007, nelle norme nazionali di richiamo (art. 61 della legge 99/09 e art. 4-bis della legge 102/99) e nel D.Lgs. 422/97 e s.m.i. che, ancora adesso, costituisce una normativa cornice estremamente moderna. Tali norme regolano compiutamente tutti i principali aspetti, in particolare: 1) il **periodo transitorio** decennale (fino al 3 dicembre 2019) entro il quale è consentito mantenere gli attuali affidamenti diretti; 2) le **modalità di affidamento dei servizi** a regime, individuate in: **affidamento con gara**, che resta la modalità ordinaria e privilegiata; ed in forme di **affidamento diretto** assoggettate a specifiche condizioni di ammissibilità. Dubbia è invece l'applicazione al settore dell'art. 3-bis del D.L. 138/11 e s.m.i., volto, tra le altre finalità, a incentivare l'organizzazione dei servizi in ambiti o bacini territoriali ottimali di dimensione, di norma, non inferiore a quella provinciale. Di grande importanza in un'ottica di efficientamento del settore il riordino dei servizi automobilistici sostitutivi ed integrativi dei servizi ferroviari di cui all'art. 34-octies del D.L. 179/12, riordino con cui, finalmente, si introduce, a decorrere dal 2014, un sistema di concorrenza per il mercato per l'aggiudicazione di tali servizi. A

lungo attese, infine, l'introduzione del principio del costo standard per la quantificazione delle compensazioni degli obblighi di servizio assolti dagli operatori e dei corrispettivi da porre a base d'asta delle procedure concorsuali di affidamento dei servizi (art. 23, comma 12-undecies del D.L. 95/12), nonché l'istituzione dell'Autorità dei Trasporti (art. 36 del D.L. 1/12 e s.m.i.). Riforme di importanza strategica che attendono di essere concretizzate attraverso i necessari provvedimenti attuativi.

3. Il quadro finanziario

Per quanto concerne gli **investimenti**, a seguito della manovra economica del luglio 2010 (D.L. 78/10), sono stati praticamente azzerati tutti i capitoli del Bilancio statale destinati a incentivare, attraverso contributi all'acquisto, gli investimenti in autobus da adibire ai servizi di TPL. Si è passati dagli oltre **2.300 milioni di euro** del quinquennio **1997-2001** a **1.200 milioni di euro** del quinquennio **2002-2006**, a soli **278 milioni di euro** del quinquennio **2007-2011**, sino ad arrivare al **pressoché totale azzeramento nel 2012**:

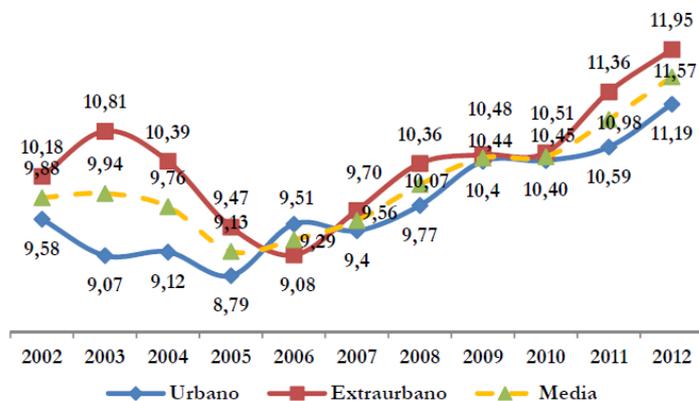
Evoluzione finanziamento pubblico all'acquisto e sostituzione di autobus TPL (anni)



Fonte: Elaborazioni ANAV-Asstra-Anfia - ottobre 2012

Le conseguenze sono state estremamente pesanti sia sul comparto dei produttori nazionali di autobus sia sull'invecchiamento del parco rotabile, la cui età media nel 2012 è arrivata ai 12 anni di età circa, ben oltre i 7 anni della media europea, causando un rilevante aumento dei costi di manutenzione, dei consumi e della gestione delle flotte, un incremento dei rischi per la sicurezza dei passeggeri e ricadute negative sulla qualità ambientale:

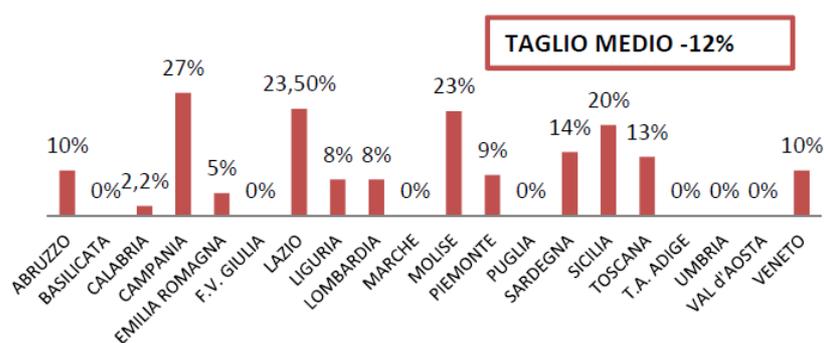
Evoluzione età media autobus TPL (anni)



Fonte: "Autobus e Investimenti 2012" - Centro di ricerca Hermes - maggio 2013

Per quanto concerne i **finanziamenti di parte corrente**, i tagli ai trasferimenti erariali relativi al finanziamento dei contratti di servizio per il trasporto regionale ferroviario gestito da Trenitalia, sebbene sostanzialmente neutralizzati con provvedimenti finanziari successivi, hanno provocato, in via indiretta, nel 2011 e nel 2012 una fortissima riduzione dei capitoli di spesa di parte corrente destinati dalle Regioni al finanziamento delle altre modalità di trasporto pubblico locale, in particolare automobilistico. Secondo le stime del Ministero dell'Economia le risorse annuali di parte corrente che le Regioni a Statuto ordinario avrebbero dovuto destinare complessivamente al settore a partire dall'anno 2008 ammontano a circa **6.400 milioni di euro**, quelle effettivamente spese dalle Regioni stesse nel 2011 a circa **5.600 milioni di euro**, con una distrazione di risorse quindi di oltre **800 milioni di euro (12,6%)**. Non solo, alla distrazione delle risorse aggiuntive rivenienti dalla legge finanziaria per il 2008 (legge n. 244/2007), si è aggiunto nel biennio 2011-2012 un taglio degli stanziamenti complessivi assicurati dalle Regioni fino al 2010 con differenze accentuate tra le diverse amministrazioni regionali e, in alcuni casi con percentuali di riduzione economicamente insostenibili:

Riduzione 2012 su 2010 stanziamenti di parte corrente destinati ai servizi di TPL automobilistico (%)



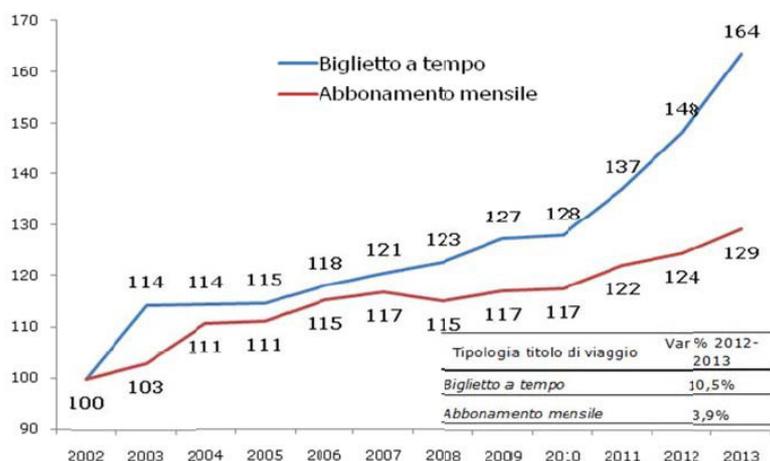
Fonte: Elaborazione ANAV-Asstra su bilanci regionali ed indagini dirette – maggio 2013

A decorrere dal 2013, allo scopo di garantire al settore la necessaria stabilità e certezza delle risorse, è stato istituito un Fondo nazionale per il concorso dello Stato alla copertura degli oneri dei servizi di trasporto pubblico locale delle Regioni a Statuto ordinario (art. 1, comma 301, legge 228/12). L'aspetto più positivo di tale innovazione consiste nell'introduzione di un vincolo di destinazione al settore di tutte le risorse confluite nel Fondo e storicamente destinate al finanziamento dei servizi di TPL. In questo modo si auspica che possa essere in parte risolto il problema, riscontrato in precedenza e acuitosi nel biennio 2011-2012, della distrazione ad altre finalità da parte delle Regioni delle risorse destinate ai trasporti. Rispetto al fabbisogno complessivo di finanziamento, valutato come detto dal Ministero dell'Economia in **6.400 milioni di euro** per le Regioni a Statuto ordinario, la dotazione del Fondo ammonta a **4.930 milioni di euro** circa, con conseguente aleatorietà di una quota consistente di finanziamento (**1.500 milioni di euro circa**) rimessa alle scelte di bilancio delle amministrazioni regionali. Stando ai Bilanci di previsione 2013 adottati dalle Regioni risulta che molte di esse prevedono di stanziare per il TPL esclusivamente la quota di rispettiva spettanza del Fondo nazionale con **tagli** che, rispetto agli stanziamenti del 2010, arrivano a punte del **30% nel Lazio**, di oltre il **27% in Campania e in Molise** e di circa il **15% in Liguria, Toscana e Veneto**. Non meno grave la situazione nelle Regioni a Statuto speciale che, con la sola eccezione delle Province di Trento e di Bolzano, riducono gli stanziamenti destinati ai servizi di TPL per la competenza 2013, con un taglio che arriva al **20% per la Sicilia e la Sardegna** e supera il **10% per la Valle d'Aosta**.

4. Il quadro economico

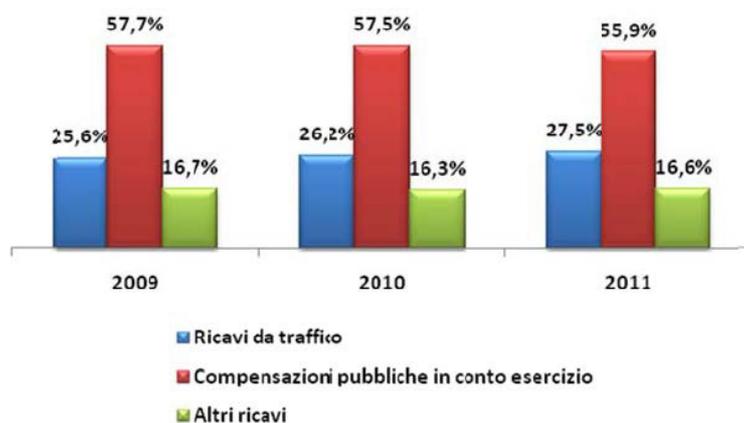
In questo contesto si è registrata una diffusa tendenza degli enti affidanti ad incrementare le tariffe dei servizi di TPL per compensare, almeno in parte, i minori trasferimenti erariali. L'adeguamento inflativo delle tariffe e dei titoli di viaggio dovrebbe, però rispondere, non a mere esigenze di cassa, bensì a una visione strategica di medio-lungo periodo che coniughi gli incrementi tariffari con il miglioramento della qualità e della quantità dei servizi resi. Il rischio, altrimenti, è quello di disincentivare i cittadini all'utilizzo dei servizi di TPL e di aumentare, invece che ridurre, la necessità di finanziamento pubblico del settore, come emerge dalle seguenti tabelle:

Evoluzione tariffe servizi di TPL in ambito urbano (% numeri indice)



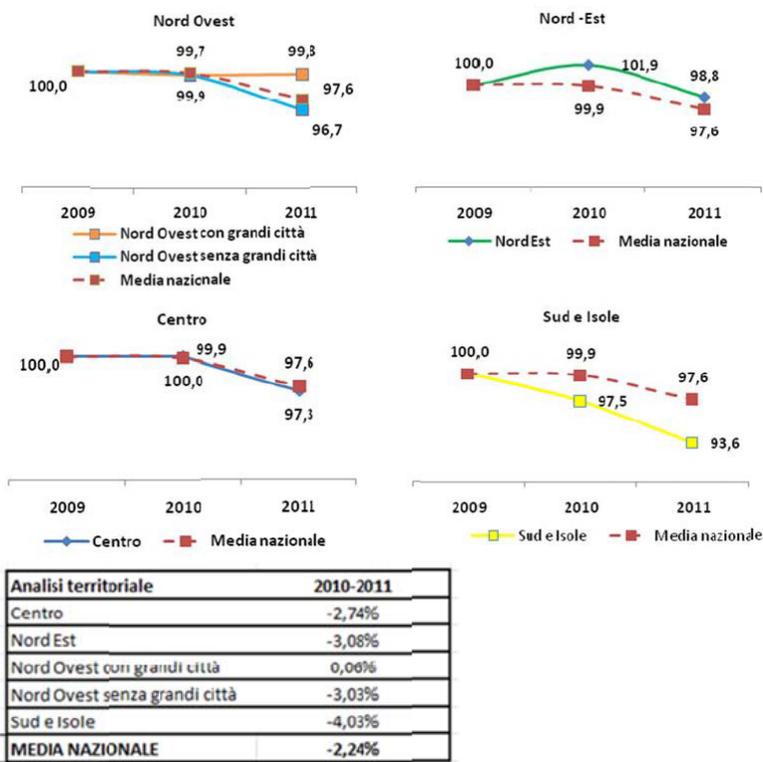
Fonte: "X Rapporto sulla mobilità in Italia" - Isfort-ANAV-Asstra - 14 maggio 2013

Evoluzione ripartizione ricavi Aziende di TPL (% su totale valore della produzione)



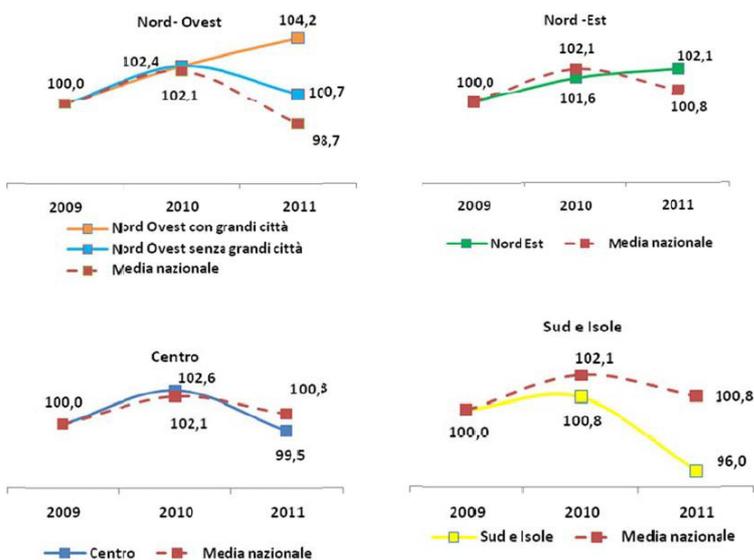
Fonte: "X Rapporto sulla mobilità in Italia" - Isfort-ANAV-Asstra - 14 maggio 2013

Dinamica vetture*Km erogate (% numeri indice)



Fonte: "X Rapporto sulla mobilità in Italia" – Isfort-ANAV-Asstra – 14 maggio 2013

Dinamica passeggeri trasportati (% numeri indice)



Analisi territoriale	2010-2011
Centro	-3,04%
Nord Est	0,57%
Nord Ovest con grandi città	1,69%
Nord Ovest senza grandi città	-1,74%
Sud e Isole	-4,73%
MEDIA NAZIONALE	-1,29%

Fonte: "X Rapporto sulla mobilità in Italia" - Isfort-ANAV-Asstra - 14 maggio 2013

I dati sopra riportati evidenziano come, a fronte di un generale e consistente **aumento delle tariffe (+10,5% per i biglietti a tempo, +4% circa per gli abbonamenti)** il **peso dei ricavi da traffico** sul valore della produzione degli operatori sia aumentato in maniera relativa (**+2% circa**) ed a fronte di un **calo corrispondente del peso delle compensazioni pubbliche** sul valore della produzione (**-2% circa**). In assenza di un miglioramento della qualità dei servizi, inoltre, nel biennio 2009-2011 si è verificato, in termini assoluti, un **calo dei passeggeri trasportati (-1,3% circa** a livello medio nazionale) connesso, anche, alla **diminuzione**, dovuta ai tagli, dei servizi offerti in termini di **percordanze (-2,2% circa)**.

L'impatto dei tagli, in termini di efficientamento dei costi di gestione, è stato invece molto limitato, a dimostrazione del fatto che i tagli lineari operati sugli stanziamenti e sulle percordanze, senza una propedeutica fase di riprogrammazione dei servizi, non generano processi virtuosi ed anzi impattano negativamente sui livelli occupazionali e sulla qualità dei servizi resi:

Evoluzione costi di produzione dei servizi (% numeri indice)

	2009	2010	2011	Var. % 2010-2011
Materie prime	100	108	114	6
Servizi	100	95	93	-2
Ammortamenti	100	128	102	-20
Costi operativi	100	101	100	-1
Costo del personale	100	101	100	-1
Totale Costi della Produzione	100	101	100	-1

Fonte: "X Rapporto sulla mobilità in Italia" - Isfort-ANAV-Asstra - 14 maggio 2013

Evoluzione prezzi dei principali componenti del costo di trazione dei servizi (% numeri indice)

	2002	2011	2012	2013 marzo	Var % 2013-2012
Gasolio	100	166	199	198	-0,7
GPL	100	147	159	162	2,3
Lubrificanti	100	149	154	162	5,1
Manutenzioni e riparazioni	100	137	141	147	4,0
Assicurazioni	100	133	139	149	7,6
Pneumatici	100	118	123	126	2,7

Fonte: Elaborazioni ANAV-Asstra su dati ISTAT e statistiche per l'energia MISE

I **costi totali** sostenuti dagli operatori per la produzione dei servizio sia urbano che extraurbano fanno segnare una **lieve riduzione (-1%)**. Il trend è per lo più riconducibile ad una **contrazione del costo del personale**, costo che mediamente pesa quasi il 60% sui costi totali della produzione. Il **contenimento del numero degli addetti** impiegati nel settore (**-2,4% nel periodo 2010-2011**) ha, infatti, determinato una contrazione del costo del lavoro. La riduzione dei costi non è stata

direttamente proporzionale alle riduzioni degli addetti per effetto dei trascinamenti contrattuali quali scatti di anzianità, aumenti parametrali, fondo TFR.

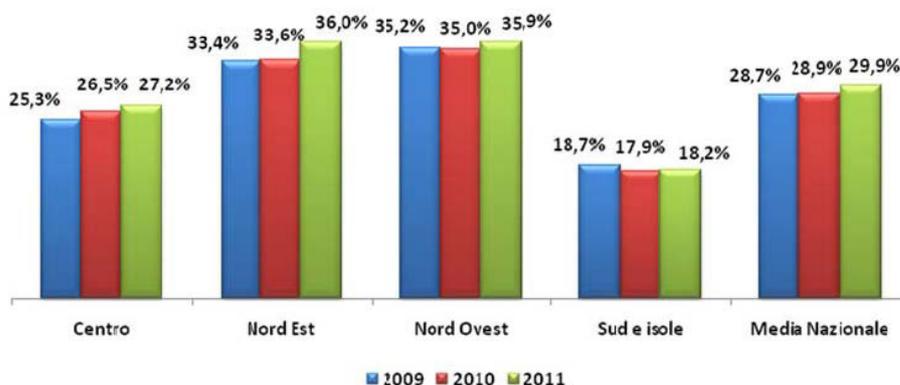
Negli ultimi anni si registra un aumento **abnorme del costo del gasolio e delle assicurazioni**. Per quanto riguarda, nel dettaglio, il costo del gasolio per autotrazione si sono registrati aumenti nell'ordine del 20% - 30% e a poco è servito lo sconto delle accise in quanto è aumentata soprattutto la componente industriale del prezzo. Le aziende con un parco mezzi più giovane hanno risentito meno pesantemente dell'innalzamento del prezzo dei carburanti, a conferma della prioritaria necessità di aprire una stagione espansiva per gli investimenti.

Crollano gli ammortamenti (-20%), segno evidente di una forte difficoltà delle aziende ad investire senza il supporto di cofinanziamenti pubblici. Le aziende, infatti, mediamente non hanno ad oggi le capacità patrimoniali necessarie al finanziamento degli investimenti con capitale proprio oppure la propensione verso finanziamenti con capitale di debito, i quali appesantirebbero ulteriormente la gestione finanziaria già gravata dalle continue esigenze di liquidità connesse all'allungamento dei tempi di incasso dei crediti da parte della Pubblica Amministrazione che rende sempre più frequente il ricorso ad anticipazione bancarie e l'esposizione alle richieste di interessi di mora da parte dei creditori.

Si registra, infine, un incremento ingiustificato dei costi per i servizi assicurativi.

In tale contesto il rapporto ricavi da traffico su costi operativi al netto della quota infrastrutturale, indicatore di efficienza-efficacia obiettivo del settore ai sensi del D.Lgs. 422/97 e dell'art. 16-bis del D.L. 95/12, sebbene registri a livello medio nazionale un generale miglioramento è ancora lontano dal valore obiettivo del 35%, soprattutto nelle aree centro meridionali del Paese:

Evoluzione prezzi dei principali componenti del costo di trazione dei servizi (% numeri indice)



Fonte: "X Rapporto sulla mobilità in Italia" – Isfort-ANAV-Asstra – 14 maggio 2013

5. Il quadro contrattuale

La vertenza per il rinnovo del CCNL autoferrotranvieri, scaduto il 31 dicembre 2007 appare da subito estremamente complessa in considerazione della presentazione, a gennaio 2008, da parte delle OO.SS. di una piattaforma contrattuale giudicata irricevibile dalle AA.DD. ANAV e Asstra per la proposizione, da parte dei sindacati, di un Contratto unico della Mobilità volto ad estendere agli autoferrotranvieri le condizioni contrattuali, estremamente più onerose, contenute nel contratto delle Attività Ferroviarie.

A maggio 2009, dopo un lungo ed articolato lavoro di analisi e di comparazione tra il CCNL autoferrotranvieri e quello delle Attività ferroviarie, viene sottoscritto tra le parti, presso il Ministero dei Trasporti, il Protocollo del CCNL della Mobilità con il quale si concorda di limitare la disciplina comune dei due CCNL a soli 4 punti (campo di applicazione; decorrenza e durata;

sistema delle relazioni industriali e dei diritti sindacali; mercato del lavoro) e, contestualmente, si definisce il rinnovo economico del CCNL autoferrotranvieri per il 2008 e l'avvio di trattative specifiche per la definizione dei singoli CCNL scaduti.

Dopo una trattativa durata circa 16 mesi, a settembre 2010, si giunge ad una ipotesi di intesa sui 4 punti in comune per i due CCNL che diverrà operativa ed efficace solo all'atto della definizione del rinnovo dei singoli CCNL di categoria. Le trattative, quindi, proseguono su tavoli distinti e a giugno del 2012, presso il Ministero dei Trasporti, viene rinnovato il CCNL delle Attività Ferroviarie. Non si trova invece una composizione della vertenza per il rinnovo del CCNL autoferrotranvieri, resa ancora più complessa dal perdurante stato di crisi economica e finanziaria del settore e dai pesanti tagli disposti dalle Regioni sugli stanziamenti e sulle percorrenze. Il rinnovo del CCNL delle Attività Ferroviarie, effettuato con modalità unilaterali ed in palese violazione degli impegni assunti nel 2009 in merito alla definizione dei 4 punti in comune, induce, a luglio 2012, ANAV e Asstra a recedere dal Protocollo del CCNL della Mobilità.

A novembre 2012, su impulso del Ministero del Lavoro, riprendono le trattative tra le parti sul rinnovo del CCNL autoferrotranvieri. La vertenza, a seguito della definizione di una piattaforma normativa condivisa, ha una prima composizione in data 26 aprile 2013 con la sottoscrizione di un verbale di accordo attraverso il quale le parti definiscono il rinnovo del triennio 2009-2011 con una **somma una tantum di 700 euro**, salvo conguaglio da definirsi in occasione del rinnovo del triennio 2012-2014, e senza trascinarsi per il futuro.

A maggio 2013 riprendono, infine, le trattative per il rinnovo del secondo triennio (2012-2014) del CCNL autoferrotranvieri per la definizione dei punti definiti nella piattaforma convenuta presso il Ministero del Lavoro a fine 2012, a partire dalla complessa vicenda della costituzione del Fondo Bilaterale per il sostegno al reddito previsto dalla riforma "Fornero" per i settori sprovvisti di ammortizzatori sociali su cui le parti sottoscrivono poi l'Accordo in data 8 luglio 2013.

LE PROPOSTE PER IL RILANCIO E LO SVILUPPO DEL TPL

Crediamo che l'indagine conoscitiva meritoriamente deliberata da codesta Commissione possa contribuire a fare acquisire alle Istituzioni, ed in primo luogo al Parlamento ed al Governo, gli elementi di informazione e di valutazione utili e sufficienti a sviluppare una riflessione complessiva sull'attuale quadro regolatorio, organizzativo e finanziario del settore in base al quale valutare i possibili ed opportuni interventi normativi da adottare in via prioritaria. Il quadro sopra descritto vuole essere un contributo nell'individuazione dei problemi da affrontare con più urgenza, problemi che affliggono da tempo il settore e che si sono acuiti con la crisi economica: instabilità del quadro regolatorio, insufficienza ed incertezza delle risorse disponibili, lentezza del percorso di sviluppo del mercato, assenza di una visione strategica di medio/lungo periodo. È oggi necessario aprire una nuova fase che necessita di essere ben governata affinché l'esigenza di regole chiare, omogenee e stabili e di risorse adeguate, strutturali e certe non venga, ancora una volta, disattesa.

Stabilità e attuazione del quadro regolatorio

Riforme di carattere generale e plurisettoriale produrrebbero ulteriore incertezza, frenando i processi di liberalizzazione tracciati nella normativa vigente. Occorre invece adottare misure mirate che favoriscano il coordinamento delle norme esistenti e l'attuazione dei processi in esse previsti.

In un contesto macroeconomico nel quale il Paese è chiamato ad ottimizzare la spesa pubblica e a diminuire, progressivamente, il carico fiscale su cittadini ed imprese per stimolare la crescita occorre in primo luogo portare con urgenza a compimento il passaggio dal sistema di finanziamento delle prestazioni essenziali basato sulla "spesa storica" a quello basato sul "costo standard", sì da favorire l'allocazione ottimale delle ridotte risorse disponibili. È, pertanto, prioritario per il settore

del trasporto pubblico locale procedere alla determinazione dei costi standard dei servizi e avviare una riprogrammazione che persegua l'efficienza modale:

- ❖ **DETERMINAZIONE DEI COSTI STANDARD** – in sede di conversione del D.L. 95/12 in materia di spending review è stato introdotto il principio dei costi standard per la determinazione delle compensazioni dovute agli operatori e per la definizione dei corrispettivi da porre a base d'asta nelle procedure di gara per l'aggiudicazione dei servizi. Occorre garantire la rapida attuazione del principio con la definizione puntuale dei parametri oggettivi per la determinazione del costo standard. Occorre, inoltre, recuperare per via normativa il principio in base al quale, nella determinazione del costo standard, viene tenuto in adeguata considerazione l'ammortamento degli investimenti effettuati per la gestione dei servizi, principio questo previsto dall'art. 53 del D.L. 83/12 e poi inficiato dalla sentenza di incostituzionalità della riforma dei servizi pubblici locali nel cui ambito era stato inserito. Al fine di incentivare le Regioni alla concreta adozione della metodologia del costo standard per la quantificazione delle compensazioni e dei corrispettivi si ritiene di prioritaria importanza subordinare a tale adozione, a partire dal 2014, l'erogazione della quota "premiata" del Fondo per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del TPL istituito dall'art. 1, comma 301 della legge 228/12. A tal fine occorre intervenire con una modifica all'art. 16-bis del D.L. 95/12 che aggiunga la concreta adozione del costo standard ai criteri di efficientamento già previsti e declinati nel DPCM attuativo. La metodologia di determinazione del costo standard per i servizi di TPL automobilistico elaborata dal Dipartimento di Ingegneria gestionale dell'Università La Sapienza di Roma consente alle Amministrazioni un'ampia flessibilità applicativa nella determinazione del costo standard sì da tenere in adeguata considerazione le caratteristiche specifiche socio-economiche e trasportistiche di ciascun contesto territoriale e, al contempo, di renderne realizzabile la concreta adozione in tempi brevi. Per i servizi di TPL con autobus si stima che il completamento del passaggio dal criterio di finanziamento storico al costo standard possa determinare, a regime, un risparmio di spesa pubblica valutabile in almeno 600 milioni di euro;
- ❖ **SPENDING REVIEW** – occorre avviare una seria spending review nel settore attraverso una riprogrammazione dei servizi che persegua, in primo luogo, l'efficienza modale, sostituendo il trasporto su gomma al trasporto ferroviario in tutti i casi in cui la domanda non giustifica i costi, molto più elevati, di tale seconda modalità, quindi, garantire la remunerazione dei servizi in base al costo standard. Esistono ancora oggi in Italia numerose tratte ferroviarie incompatibili con l'esigenza di remuneratività dei servizi resi. Le società ferroviarie, peraltro, gestiscono in affidamento diretto servizi automobilistici per diverse decine di milioni di km, percependo dagli enti affidanti, in alcuni casi, il medesimo corrispettivo chilometrico previsto per i servizi effettuati con la modalità ferroviaria (in media circa 10 euro) e, comunque, un corrispettivo chilometrico medio di circa 3,5 euro, notevolmente maggiore rispetto a quello riconosciuto alle aziende che effettuano servizi paragonabili, mediamente inferiore a 2,0 euro. Gli incentivi alla riprogrammazione previsti a riguardo nel D.P.C.M. recante i criteri di ripartizione del nuovo Fondo statale per il finanziamento del TPL non appaiono sufficienti. Occorrerebbe, invece incentivare finanziariamente le Regioni e le Province autonome al corretto adempimento, entro le scadenze previste, della riprogrammazione dei servizi automobilistici sostitutivi o integrativi dei servizi ferroviari disciplinata dall'art. 34-octies del D.L. 179/12.

Altre misure di carattere regolatorio che si ritengono importanti riguardano:

- **Periodo transitorio** – l'articolo 8 del Regolamento CE 1370/07 prevede una fase di transizione, propedeutica all'obbligatoria conformazione alle modalità di aggiudicazione previste a regime e volta a concedere agli enti affidanti ed agli operatori di servizio pubblico il "*tempo per adeguarsi*" in maniera "*graduata*" alla disciplina in esso contenuta. In particolare, l'articolo 8, par. 2, prevede a tale scopo un **periodo transitorio decennale** (fino al **3 dicembre 2019**), decorso il quale l'aggiudicazione dei contratti di servizio deve obbligatoriamente conformarsi alle regole contenute nell'articolo 5 del Regolamento. Oggi, in assenza di norma statali di

diverso tenore e compatibilmente a quanto previsto da ciascuna legge regionale, le autorità affidanti potrebbero, dunque, avvalersi, sino al 2019, del periodo transitorio previsto mantenendo gli affidamenti diretti in essere. La consolidata giurisprudenza comunitaria e nazionale, tuttavia, è estremamente restrittiva nell'ammettere la possibilità di rinnovo automatico o di proroga degli affidamenti diretti. Appare quindi opportuno un intervento del legislatore nazionale teso ad individuare le misure di conformazione graduale alle modalità di affidamento stabilite a regime dall'art. 5 del Regolamento stesso (l'adozione di tali misure da parte di ciascuno Stato membro è peraltro espressamente disposta dall'art. 8, par. 2 del Regolamento 1370);

- **Concorrenza per il mercato** – nel corso del periodo transitorio occorre quindi sostenere e portare a compimento su tutto il territorio nazionale, entro i termini previsti dalla normativa comunitaria (3 dicembre 2019), il sistema di concorrenza per il mercato come quello più idoneo a coniugare le esigenze di efficientamento del settore con la garanzia dell'universalità, dell'accessibilità tariffaria e della sostenibilità economica dei servizi. Solo a valle della compiuta attuazione su tutto il territorio nazionale sarà possibile verificare gli spazi e la sostenibilità economica per l'implementazione di forme di concorrenza nel mercato;
- **Pianificazione, programmazione e individuazione dei livelli di servizio** – bisogna favorire e incentivare le attività di pianificazione e programmazione dei servizi nonché di individuazione dei livelli di servizio adeguati alla domanda di mobilità. A livello statale occorre definire un nuovo Piano Nazionale dei Trasporti che delinei i criteri di coordinamento della programmazione regionale nonché le politiche di investimento infrastrutturale e gli incentivi al rinnovamento del parco rotabile. Occorre, inoltre, concretizzare urgentemente alcuni principi contenuti nella legge delega in materia di federalismo fiscale (legge 42/09), ed in particolare portare a conclusione l'attività di determinazione dei Livelli Essenziali delle Prestazioni (LEP) propedeutici alla quantificazione del fabbisogno standard del settore. A livello regionale e locale dovrà essere garantita la rapida adozione degli strumenti di pianificazione e programmazione previsti (Piani Regionali dei Trasporti, Piani di Bacino, Piani Triennali dei Servizi, Piani Urbani della Mobilità e Piani Urbani del Traffico). La concreta adozione di tali atti dovrebbe essere incentivata, oltre che nell'ambito dei criteri premiali di ripartizione del nuovo Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del TPL, con misure di premialità/sanzione nell'ambito della definizione dei criteri di partecipazione di ciascun ente territoriale (ivi comprese le Autonomie territoriali a Statuto speciale) al Patto di stabilità interno;
- **Bacini di traffico** – l'analisi empirica e la teoria economica evidenziano l'assenza di economie di scala nel settore del TPL oltre determinate soglie e l'assenza di rilevanti economie di scopo (integrazioni modali ferro-gomma). L'Autorità antitrust ha più volte segnalato i rischi concorrenziali connessi alla individuazione di bacini di traffico eccessivamente estesi, in particolare quando si pone a gara il servizio integrato ferro-gomma. L'art. 3-bis del D.L. 138/11 e s.m.i., sotto questo aspetto, non appare idoneo a regolare il settore giacché postula una dimensione dei bacini di programmazione e gestione non inferiore, di norma, a quella provinciale. Si ritiene, invece, opportuno riprendere le linee di indirizzo che erano state condivise dal Tavolo per il TPL del 2007 e che erano volte a incentivare la concorrenza comparativa attraverso l'individuazione della dimensione minima efficiente dei bacini di traffico da porre a gara;
- ❖ **Privatizzazione** – nel corso del periodo transitorio occorre altresì attivare serie politiche di privatizzazione del settore, incentivando i partenariati pubblico-privati, le aggregazioni consortili, il ricorso ai sub-affidamenti e i processi di dismissione della partecipazioni pubbliche al capitale delle aziende che erogano i servizi. Ne conseguirebbero risparmi rilevanti giacché le aziende private erogano i servizi di TPL ad un costo mediamente inferiore del 15% rispetto al costo di erogazione delle imprese municipalizzate;

- ❖ **Autorità dei Trasporti** – occorre, infine, rendere finalmente operativa l'Autorità dei Trasporti istituita nel dicembre del 2011 i cui membri solo di recente sono stati nominati. Occorre, inoltre, rafforzarne competenze e poteri relativamente alla regolazione del TPL, in particolare relativamente a: 1) definizione dei livelli essenziali delle prestazioni (LEP) in termini quantitativi e qualitativi; 2) individuazione dei parametri da considerare nella determinazione ed aggiornamento del costo standard; 3) definizione dei criteri per la fissazione delle tariffe attraverso l'introduzione di meccanismi di price-cap, che garantiscano l'adeguamento delle tariffe nel tempo e premiano i gestori efficienti, e di meccanismi di subsidy-cap che garantiscano l'equa compensazione degli obblighi di servizio pubblico ed un margine di utile ragionevole secondo la metodologia del costo standard; 4) individuazione dei parametri economici, territoriali, sociali e di omogeneità che le Regioni devono porre a base della definizione dei bacini ottimali di organizzazione dei servizi e dei lotti da porre a gara per l'affidamento dei servizi di TPL; 5) definizione degli schemi dei bandi e dei capitolati di gara, in modo da garantire l'assenza di eventuali conflitti di interessi degli enti affidanti; 6) promozione e verifica della separazione tra funzioni di regolazione e funzioni di gestione.

2. Certezza, adeguatezza e strutturalità delle risorse

Il declino del settore e l'aumento del gap rispetto agli altri grandi Paesi Europei è dovuto soprattutto alla perdurante mancanza di una politica industriale ed alla assenza di risorse certe, adeguate e stabili. Occorre, quindi, garantire:

- **Finanziamento della spesa corrente** – per le **Regioni a Statuto ordinario** il Ministero dell'Economia e delle Finanze, nel corso dei lavori del Tavolo istituzionale del TPL, ha quantificato il fabbisogno minimo per il finanziamento della spesa corrente dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale in circa **6.400 milioni di euro**. Il nuovo Fondo per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del TPL ha una dotazione di soli **4.930 milioni di euro**. La differenza (complessivamente circa **1.500 milioni di euro**) dovrebbe essere assicurata dalla Regioni a Statuto ordinario destinando al finanziamento della spesa corrente del settore quota parte delle risorse rivenienti dall'ex Fondo perequativo di cui all'articolo 3, commi 2 e 3, della legge 549/95, e attualmente corrisposto alle Regioni a valere sul gettito dell'IRAP. Manca però una volontà delle Regioni in tal senso, con il rischio di causare, in tempi brevi, l'insostenibilità economica dei servizi resi. Appare, pertanto, necessario introdurre il vincolo di destinazione al settore anche dei 1.500 milioni di euro rivenienti dall'ex Fondo perequativo e storicamente spesi per il TPL. Necessaria a questo fine è un'intesa tra Stato e Regioni su un nuovo riparto: a livelli di servizio attuali le modalità di ripartizione determinano, infatti, un'incapienza delle risorse per alcune Regioni. Opportuno, anche, estendere alle Regioni a Statuto ordinario quanto previsto per le sole Autonomie speciali dal D.L. 35/13 in materia di debiti scaduti della P.A. circa la possibilità di utilizzare il Fondo di coesione e sviluppo (ex FAS) per far fronte alla spesa corrente del comparto trasporti. Per le **Regioni a Statuto speciale** occorre adottare con urgenza misure normative e finanziarie specifiche, valutando l'esclusione dai vincoli del Patto di stabilità interno degli oneri per il TPL direttamente sostenuti da tali Autonomie territoriali e vincolando quota del gettito dei tributi erariali riferibili ai rispettivi territori alla copertura degli oneri del trasporto pubblico locale e regionale;
- **Finanziamento degli investimenti** – occorre avviare tempestivamente un nuovo piano nazionale di investimenti per il TPL, attivare strumenti finanziari a supporto degli investimenti propri delle aziende, incentivare gli investimenti di Regioni e enti locali escludendo dai vincoli del Patto di stabilità interno le spese in conto investimenti per l'acquisto di nuovi mezzi, fornire supporto alla R&D nel settore per rendere i veicoli più efficienti, economici, sicuri ed eco-sostenibili. Occorrerebbe, inoltre, eliminare, con un norma di interpretazione autentica, ogni dubbio residuo circa la possibilità per tutte le Regioni di utilizzare allo scopo il Fondo di coesione e sviluppo (ex FAS). Per quanto riguarda in particolare gli autobus si propone un piano per la sostituzione di **34.000 autobus** nei prossimi dieci anni, si da ridurre l'età media del parco

rotabile dagli attuali 12 anni circa ai 7 anni della media europea. Il contributo pubblico necessario, in misura del 75% del costo di acquisto dei bus al netto di IVA, è stimabile in circa **5.600 milioni di euro** complessivi in un arco temporale di dieci anni. Si stima, tuttavia, che quasi **2.000 milioni di euro** verrebbero recuperati dalla Stato a titolo di IVA sull'acquisto dei bus e di maggiore gettito Irpef derivante dall'aumento dei livelli occupazionali degli stabilimenti produttivi e dell'indotto;

- **Taglio del cuneo fiscale** – è improcrastinabile intervenire con misure di riduzione del cuneo fiscale per le imprese che erogano servizi di TPL, imprese che, essendo labour intensive (il costo del personale corrisponde, in media a quasi il 60% dei costi totali di produzione), risultano particolarmente penalizzate dall'incidenza degli oneri fiscali riferibili all'IRAP dalla cui base imponibile, come noto, non è attualmente ammesso in deduzione il costo del personale. Si evidenzia, peraltro, che un intervento di tale natura è stato individuato come prioritario nel documento Confindustria-Organizzazioni sindacali del 2 settembre u.s. con il quale le Parti sociali hanno raccomandato al Governo le misure da inserire nella legge di stabilità 2014 al fine di perseguire la crescita economica ed occupazionale;
- **Puntualità dei pagamenti** – occorre restituire immediatamente liquidità all'economia. La Pubblica Amministrazione deve pagare in fretta lo stock di debiti accumulati nei confronti delle imprese di TPL e velocizzare i rimborsi dei crediti di imposta. A tal fine bisogna allentare i vincoli del Patto di stabilità interno per le diverse Autonomie territoriali, ampliare il ricorso alla compensazione dei crediti vantati dalle imprese nei confronti della P.A. e migliorare i meccanismi previsti dal D.L. 35/13 per il pagamento dei debiti scaduti della P.A. e dall'art. 25, comma 11-quinquies del D.L. 69/13.

3. Certezza del quadro di riferimento contrattuale

Le logiche industriali e concorrenziali che devono ispirare l'opera di risanamento e rilancio del trasporto pubblico locale passano anche attraverso una stabilizzazione del quadro di riferimento contrattuale. Salvaguardare l'autonomia contrattuale delle parti e assicurare la necessaria dinamica salariale nel settore significa garantire una corrispondente dinamica ai ricavi attraverso la stabilizzazione delle risorse erogate al settore e la loro indicizzazione rispetto all'andamento di costo dei fattori della produzione. In quest'ottica è necessario negare in radice il tentativo di massificazione contrattuale operato negli ultimi anni da istanze convergenti di matrice sindacale e imprenditoriale. La vicenda del CCNL della mobilità nasce dal tentativo di anestetizzare la spinta concorrenziale impressa al settore ferroviario con l'avvento di un nuovo vettore (NTV) attraverso il sostanziale assorbimento di un contratto (autoferrotranvieri) ritenuto maggiormente competitivo rispetto a quello delle attività ferroviarie. Tutto questo si sarebbe voluto fare attraverso l'allineamento in alto dei costi contrattuali con buona pace di ogni logica di razionalizzazione e rilancio competitivo del settore. La definizione di un unico contenitore contrattuale per le attività di trasporto pubblico su gomma e su ferro avrebbe inoltre effetti devastanti per l'intera economia nazionale sia perché renderebbe molto più elevato il costo di tali servizi pubblici sia perché mortificherebbe la competizione nel settore attraverso una prevedibile e parallela spinta verso la costruzione e la messa a gara di sovradimensionati bacini di traffico integrati ferro-gomma, come tali aggredibili da pochi player esercenti il trasporto ferroviario, determinando la scomparsa di numerose aziende pubbliche e private.

Roma, 10 settembre 2013

Gare regionali e gestori unici: una scelta efficiente?

Presentazione dei risultati

Simone Gragnani

Roma, 25 Maggio 2011



Questo documento presenta i principali risultati dello studio “**Gare regionali e gestori unici: una scelta efficiente?**” commissionato da ANAV a LeM Reply.

La trattazione è articolata nei seguenti punti:

- **Contesto e Obiettivi**
- **Principali risultati qualitativi**
- **Economie di scala nel TPL: i contributi della ricerca**
- **Esperienze europee: la regolazione e l’industria**
- **Analisi quantitativa**
- **Considerazioni finali**



Contesto e obiettivi



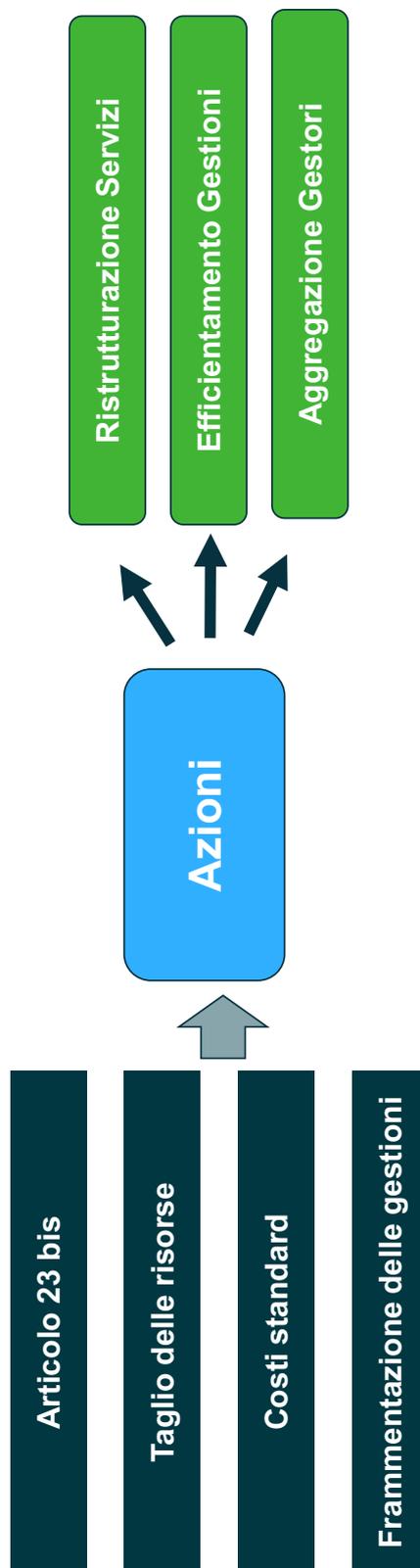
Contesto di riferimento

Contesto e obiettivi

Gli attuali sviluppi del settore del TPL spingono le amministrazioni pubbliche a richiedere maggiore efficienza ed efficacia. Oltre all'intervento sul fronte dei ricavi, gli strumenti sui quali si concentra una crescente attenzione sono:

- la ristrutturazione dei servizi (riduzione sulle relazioni deboli e modalità innovative);
- la promozione di processi di aggregazione tra i gestori finalizzati all'efficienza della gestione.

Con l'annuncio dei tagli alle risorse per il settore, queste spinte si sono rafforzate nella convinzione che tali azioni siano in grado di portare a significativi risparmi.



Aggregazione per crescere

Contesto e obiettivi

Le spinte all'aggregazione dei gestori sono basate sulla convinzione che questa assicuri:

- **maggiore efficienza** grazie all'esistenza di **economie di scala** che, all'aumentare della dimensione aziendale, determinerebbero una riduzione dei costi unitari;
- **maggiore competitività** delle aziende coinvolte, essenziale in un contesto concorrenziale caratterizzato dalla presenza di grandi player internazionali.

Una strategia che sta emergendo per favorire l'aggregazione punta alla creazione di **gestori unici selezionati tramite gare da svolgersi su grandi lotti**.

Si tratta di una scelta che va correttamente valutata rispetto a ipotesi alternative e agli effetti di mercato che può generare.



Lotti di gara e gestori

Contesto e obiettivi

Alla base della strategia di creazione di gestori unici selezionati tramite gare su grandi lotti di gara si ravvisa la sovrapposizione dei concetti di “bacino di programmazione”, “lotto di gara” e “dimensione aziendale ottimale”, invece marcatamente distinti:

Bacino di
programmazione

Unità minima per lo svolgimento delle funzioni proprie dell'ente
affidante: indirizzo, pianificazione, programmazione

Lotto
di gara

Unità minima di **regolazione dei mercati**, che deve assicurare la
concreta attuazione del **confronto competitivo** fra gli operatori

Dimensione
ottimale

Scala produttiva e organizzativa che consente all'operatore di
minimizzare i costi unitari di produzione e rispondere al meglio
agli stimoli del mercato



Gare regionali e gestori unici: una scelta efficiente? — Presentazione dei risultati

Obiettivi dello studio

Contesto e obiettivi

Rispetto a tale contesto, ANAV ha promosso uno studio sul tema delle forme di mercato, delle dimensioni aziendali e delle soluzioni organizzative adottate nei principali paesi europei, diretto a:

- analizzare la letteratura scientifica in merito all'esistenza di **economie di scala nel TPL**;
- chiarire quali siano i metodi e le prassi prevalenti nell'esperienza dei principali mercati europei nella definizione dei **bacini di programmazione** e dei **lotti di affidamento**;
- evidenziare **se esistono e quali siano** le relazioni tra dimensione dei bacini e/o dei lotti e dimensione degli operatori;
- analizzare e dare una rappresentazione sistematica delle **scelte organizzative** seguite dai principali operatori europei;
- analizzare, nel mercato italiano, l'eventuale presenza di **economie di scala** legate alla dimensione aziendale.



Principali risultati qualitativi



Principali risultati qualitativi

I principali risultati che emergono dallo studio sono i seguenti:

- **l'aggregazione è in grado di assicurare maggiore competitività agli operatori, ma è indipendente dalla creazione di monopoli su scala regionale e dall'individuazione di grandi lotti di gara;**
- **i grandi lotti, soprattutto di scala regionale, riducono la concorrenza a livello locale e non determinano meccanicamente la creazione di grandi imprese;**
- **le economie di scala sono certe solo nel breve periodo e riguardano alcune funzioni indirette (in particolare acquisti, amministrazione e marketing) ma non l'esercizio;**
- **i grandi operatori raggiungono elevati livelli di efficienza centralizzando solo alcune funzioni di holding e mantenendo una struttura operativa molto decentrata;**
- **i vantaggi, in termini di competitività e riduzione dei costi delle funzioni indirette possono essere raggiunti con strutture ad holding e consorzi;**
- **la natura privatistica degli operatori determina in modo evidente un maggior livello di efficienza delle gestioni.**



Economie di scala nel TPL: i contributi della ricerca



Definizioni

Economie di scala nel TPL: i contributi della ricerca

Le principali definizioni utilizzate nello studio relative alle diverse accezioni di economie di scala sono le seguenti:

Economie di densità

Riduzione dei costi unitari all'aumentare della produzione (km di servizio) nell'ambito della **stessa rete** (es. aumento delle frequenze)

Economie di dimensione

Riduzione dei costi unitari all'aumentare della produzione (km di servizio) in seguito a una **estensione territoriale della rete servita**

Economie di scopo

Riduzione dei costi unitari all'aumentare della produzione (km di servizio) in seguito alla gestione congiunta di due servizi (es. urbano-extraurbano, ferro-gomma)



Gare regionali e gestori unici: una scelta efficiente? – Presentazione dei risultati

Sintesi delle ricerche

Economie di scala nel TPL: i contributi della ricerca

- Presenti sia nel breve che nel lungo periodo
- Intensità decrescente all'aumentare della dimensione dell'impresa
- Più intense per i servizi urbani
- Presenti nel breve periodo, incerte nel lungo periodo
- Intensità decrescente all'aumentare della dimensione dell'impresa. In alcuni studi, si trasformano in diseconomie
- Presenti nel breve periodo, minori nel lungo periodo, sia per diverse tipologie di trasporto urbano che per integrazione urbano-extraurbano

Economie di densità



Economie di dimensione



Economie di scopo



ATTENZIONE: La crescita dimensionale è spesso seguita da un aumento dei prezzi di alcuni fattori produttivi (costo del lavoro), che può vanificare le economie di scala. Il costo medio del personale in rapporto alla dimensione aziendale in Italia conferma tale evidenza.



Principali conclusioni

Economie di scala nel TPL: i contributi della ricerca

Le principali conclusioni emerse dall'analisi della letteratura e della ricerca sul tema delle economie di scala nel TPL sono le seguenti:

- gli studi analizzati non concordano sull'esistenza di economie di scala di lungo periodo nel TPL e per qualunque livello della scala produttiva (alcuni studi evidenziano diseconomie di scala);
- nel lungo periodo i benefici della crescita dimensionale sono spesso ridotti o vanificati da un aumento dei prezzi di alcuni fattori produttivi (costo del lavoro);
- l'analisi delle economie di scala presenti in letteratura non sono state condotte sulle **diverse funzioni aziendali** (esercizio, manutenzione, funzioni generali, management), ma solo sui costi complessivi. Non consentono, quindi, di evidenziare il contributo delle singole funzioni alla riduzione del costo unitario di produzione, in particolare dell'esercizio.

Rispetto a questi temi l'analisi dell'organizzazione dei grandi gruppi e l'analisi quantitativa condotta sulle aziende italiane forniscono contributi importanti.



Esperienze europee: la regolazione e l'industria



Concentrazione

Esperienze europee: la regolazione e l'industria

L'esame delle esperienze in mercati europei maturi (Gran Bretagna, Svezia e Francia) evidenzia in tutti i casi una struttura industriale **concentrata**, sia per i **servizi su gomma** che per quelli su ferro, con una forte presenza di **operatori privati**.

La concentrazione si è realizzata indipendentemente da:

- estensione dei bacini di programmazione;
- estensione dei lotti di gara;
- modalità di affidamento;
- presenza di imprese a proprietà pubblica;
- presenza di operatori stranieri.

Nei casi esaminati la concentrazione è stata prodotta dal mercato, in Gran Bretagna e Svezia come conseguenza della liberalizzazione e privatizzazione del settore, in Francia è iniziata prima dell'apertura del mercato grazie alla forte presenza di operatori privati o indipendenti dagli enti affidanti.



Gare regionali e gestori unici: una scelta efficiente? – Presentazione dei risultati

Gran Bretagna (esclusa Londra)

Esperienze europee: la regolazione e l'industria

Bacini di programmazione

- Programmazione affidata agli operatori
- Residue competenze pubbliche alle autorità locali e, nelle maggiori conurbazioni, alle *Passenger Transport Executives* (sulla base degli indirizzi delle *Integrated Transport Authorities*)

Modalità di affidamento

- Concorrenza nel mercato per i servizi commerciali
- Gare pubbliche per i servizi sociali

Lotti di affidamento

- Non si può parlare propriamente di lotti perché la competizione si esercita anche nell'ambito delle **medesime direttrici**

Struttura industriale

- I primi tre operatori controllano **oltre il 55%** del mercato, i primi 5 il **68%** (servizi su gomma)
- Operatori stranieri in società controllate locali o in **joint venture** con imprese nazionali: Transdev, Veolia, ComfortdelGro



Gare regionali e gestori unici: una scelta efficiente? — Presentazione dei risultati

Londra

Esperienze europee: la regolazione e l'industria

Bacini di programmazione

- Le funzioni di pianificazione e programmazione sono affidate a *Transport for London*, sottoposto alla *Greater London Authority*
- **Un unico bacino di programmazione** per tutta l'area della Grande Londra

Modalità di affidamento

- Gare pubbliche

Lotti di affidamento

- Le procedure di gara per i servizi su gomma si svolgono per **singole linee** (circa 600 linee). 90-120 gare organizzate ogni anno

Struttura industriale

- I primi tre operatori controllano il **57%** del mercato, i primi 5 l'**84%** (servizi su gomma)
- Operatori stranieri in società controllate locali: Transdev, Abellio, ComfordelGro



Francia (escluso Île de France)

Esperienze europee: la regolazione e l'industria

Bacini di programmazione

- Urbano: Cooperazione fra enti locali che costituiscono "Autorità Organizzatrici", attive nell'ambito di *Périmètres de Transport Urbain*
- Extraurbano: bacini di varia ampiezza (integrati con urbano, sub-dipartimentali, dipartimentali)

Modalità di affidamento

- Scelta fra affidamento a terzi con gara (obbligatorio dal 1993) o gestione pubblica tramite Régie de Transport (*in house*)

Lotti di affidamento

- **Generalmente coincidenti con i bacini di programmazione**, a volte per singola linea

Struttura industriale

- Urbano: primi tre operatori controllano **oltre il 75%** del mercato in termini di passeggeri (servizi su gomma). Gestioni pubbliche pesano per il 16%
- Extraurbano: struttura industriale più **frammentata** ma prevalenza di filiali dei grandi gruppi nazionali
- Operatori stranieri: presenza **marginale**



Svezia

Esperienze europee: la regolazione e l'industria

Bacini di programmazione

- **Cooperazione** fra comuni e contee nell'ambito delle *County Public Transport Authorities*
- Le CPTA suddividono i servizi di competenza in più bacini di programmazione

Modalità di affidamento

- Affidamento a terzi con gara **non obbligatorio**, ma le quote di servizio assegnate con gara sono passate dal 7% del 1980 al 98% attuale

Lotti di affidamento

- Generalmente di dimensione inferiore ai bacini di programmazione (**lotti di poche linee**)

Struttura industriale

- I primi tre operatori controllano il **40%** del mercato in termini di fatturato. I primi 8 il **55%** (servizi su gomma)
- Operatori stranieri: Keolis, Veolia, Arriva, Nobina



Grandi gruppi multinazionali

Esperienze europee: la regolazione e l'industria

Nei mercati più avanzati, la concentrazione ha prodotto alcuni "campioni nazionali", che sono spesso entrati con successo nei mercati di altri paesi.

Operatore	Ricavi (mln €, 2009)	Addetti	Paesi
First Group	6.944	135.807	UK, CAN, USA
Veolia	5.860	77.591	BE, CZ, DE, ES, FI, FR, HU, IE, NL, PL, SI, SK, UK, IE, BIH, HR, NO, AUS, CAN, CHI, CHN, COL, IND, ISR, KOR, LEB, MOR, NZL, RUS, USA
Arriva	3.533	40.649	CZ, DK, DE, ES, HU, IT, NL, PL, PT, SE, SK, UK
Keolis	3.424	39.075	BE, DE, DK, FR, NL, SE, UK, NO, ALG, CAN
National Express	3.043	41,29	ES, UK, USA
Transdev	2.513	30.641	FR, DE, IT, NL, PT, ES, UK, AUS, CAN
Stagecoach	2.429	29.926	UK, CAN, USA
MTR	1.739	20.150	SE, UK, AUS, CHN, HKG
Nobina	594	10.403	DK, FI, SE, NO

Fonte: Annual Report 2009 o 2009/2010. In corsivo paesi extra-UE
Tassi cambio utilizzati (cambi medi 2009) 1 € = 0,89 GBP = 10,62 SEK = 10,81 HK\$



Gare regionali e gestori unici: una scelta efficiente? - Presentazione dei risultati

Organizzazione dei grandi gruppi

Esperienze europee: la regolazione e l'industria

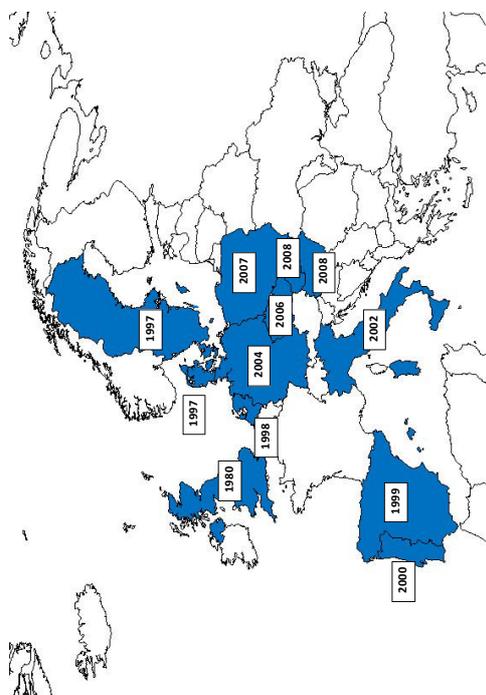
La struttura dei grandi gruppi non è monolitica, ma si articola in numerose società controllate (il Gruppo Transdev conta oltre 250 controllate) autonome sotto il profilo della gestione del servizio.

Arriva, gruppo straniero con maggiore presenza in Italia, conta partecipazioni in 10 operatori italiani. **L'acquisizione ha comunque garantito la continuità aziendale di questi ultimi.**

La struttura decentrata dei grandi gruppi (ad holding) sottende l'esistenza di economie di scala nel TPL, **ma limitatamente ad alcune funzioni aziendali e non a livello produttivo.**



Struttura del Gruppo Arriva in Italia



Espansione del Gruppo Arriva in Europa

Gare regionali e gestori unici: una scelta efficiente? — Presentazione dei risultati

Flessibilità ed efficienza

Esperienze europee: la regolazione e l'industria

L'analisi dell'organizzazione dei gruppi evidenzia che, mentre la *governance* unitaria consente di godere dei vantaggi della grande azienda in termini di visione strategica, capacità finanziaria, ingegneria d'offerta, crescita delle competenze di management, condivisione di best practice e riduzione dei costi delle funzioni indirette, la struttura di produzione decentrata e autonoma permette di:

- fornire il servizio con un'organizzazione snella e più rispondente agli stimoli del mercato;
- adattarsi alle differenze del quadro regolatorio vigente nei mercati nazionali e locali;
- rapportarsi in modo ottimale al territorio, all'autorità pubblica e all'utenza di riferimento;
- responsabilizzare il management locale sugli obiettivi.

Le grandi aziende hanno una **struttura distribuita sul territorio nazionale** e, spesso, internazionale.

La forte concentrazione del mercato e la presenza di grandi operatori non hanno determinato la nascita di monopoli regionali: **le autorità Antitrust richiedono sempre la presenza di una molteplicità di operatori a livello regionale e, spesso, provinciale.**



Gare regionali e gestori unici: una scelta efficiente? — Presentazione dei risultati

Analisi quantitativa



Composizione del panel

Analisi quantitativa

L'analisi quantitativa ha lo scopo di verificare, secondo un approccio empirico, l'andamento dei costi unitari di produzione nelle aziende italiane, anche allo scopo di evidenziare eventuali economie di scala. L'analisi è svolta su un panel rappresentativo del mercato italiano, che comprende 54 aziende (25 private e 29 pubbliche) che svolgono: servizio urbano (13), extraurbano (10) e misto (31).

Distribuzione geografica	
Nord	28
Centro	12
Sud	14
TOTALE	54

Distribuzione dimensionale (milioni vetture-km prodotte)	
0 - 1,5	10
1,6 - 5,0	11
5,1 - 9,0	11
9,0 - 15,0	10
oltre 15,0	12
TOTALE	54



Metodo di analisi

Analisi quantitativa

L'analisi è stata condotta con l'ausilio degli strumenti di simulazione di LeM Reply, che hanno consentito di riclassificare e rendere omogenei i dati di bilancio. A tal fine sono stati seguiti i seguenti criteri:

- le aziende appartenenti a gruppi sono state classificate in base alla dimensione della singola azienda;
- sono stati considerati unicamente i costi relativi ai **servizi di superficie su gomma**, escludendo i costi degli altri servizi di TPL e quelli dei servizi diversi dal TPL (es. sosta, noleggio, scuolabus);
- il livello di costo preso in considerazione per l'analisi è quello dei **costi operativi** (in particolare sono esclusi gli ammortamenti);
- i costi operativi sono stati messi a confronto in base ai **parametri di dimensione aziendale**. Quello più rappresentativo è costituito dalle vett*km.



Costo orario convenzionale

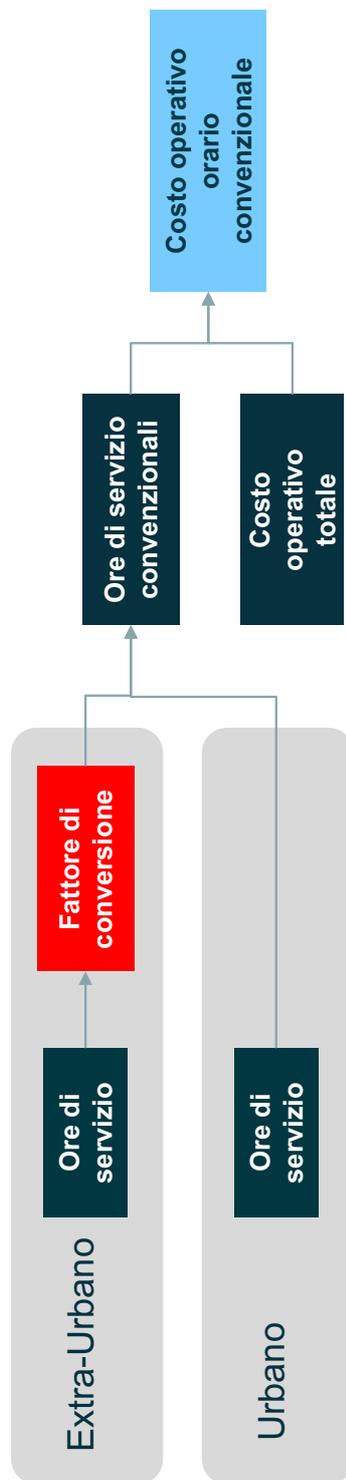
Analisi quantitativa

Al fine di rendere adeguatamente confrontabili i dati relativi ad aziende che svolgono servizi urbani, extraurbani e misti, caratterizzati da differenze significative di operatività che incidono sui costi di produzione, il parametro di confronto utilizzato è il

costo operativo per ora di servizio offerta

che consente di rendere comparabili aziende con una diversa velocità commerciale.

Per eliminare ulteriori differenze di costo è stato applicato un **fattore correttivo alle ore di servizio extraurbane** pari alla minore intensità media di utilizzo dei tempi di guida nei turni di servizio. L'operazione è stata applicata in quota parte per le aziende con servizio misto.

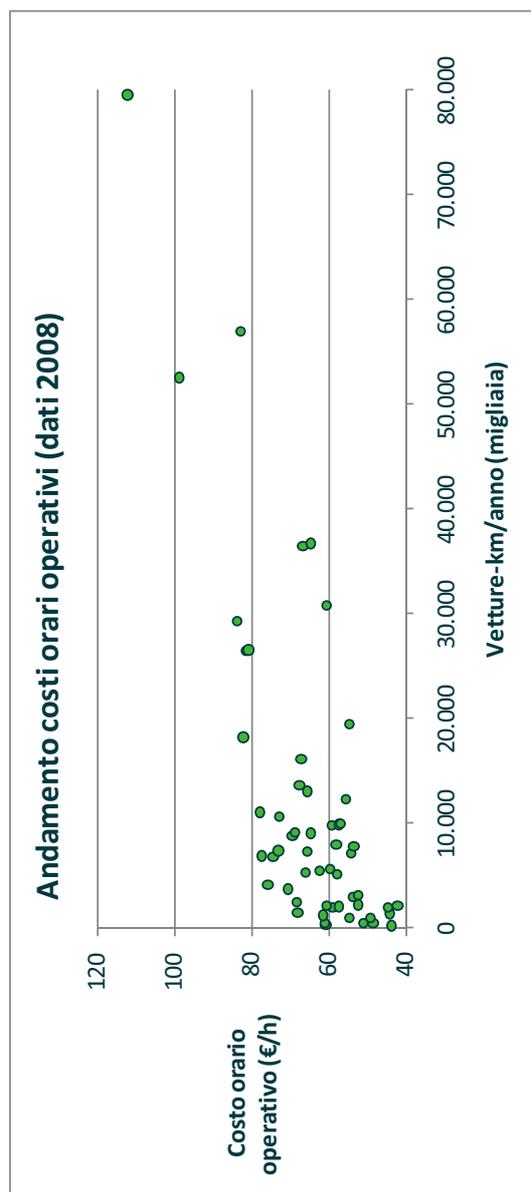


Variabilità dei costi operativi

Analisi quantitativa

Considerando il complesso del panel non si evidenzia una riduzione dei costi al crescere della dimensione aziendale. Il dato più evidente è la **forte variabilità** dei costi (da 40 a 110 euro).

Eliminando gli estremi (aziende molto piccole e aziende molto grandi), la variabilità resta significativa, tra 50 e 80 euro (+60%).

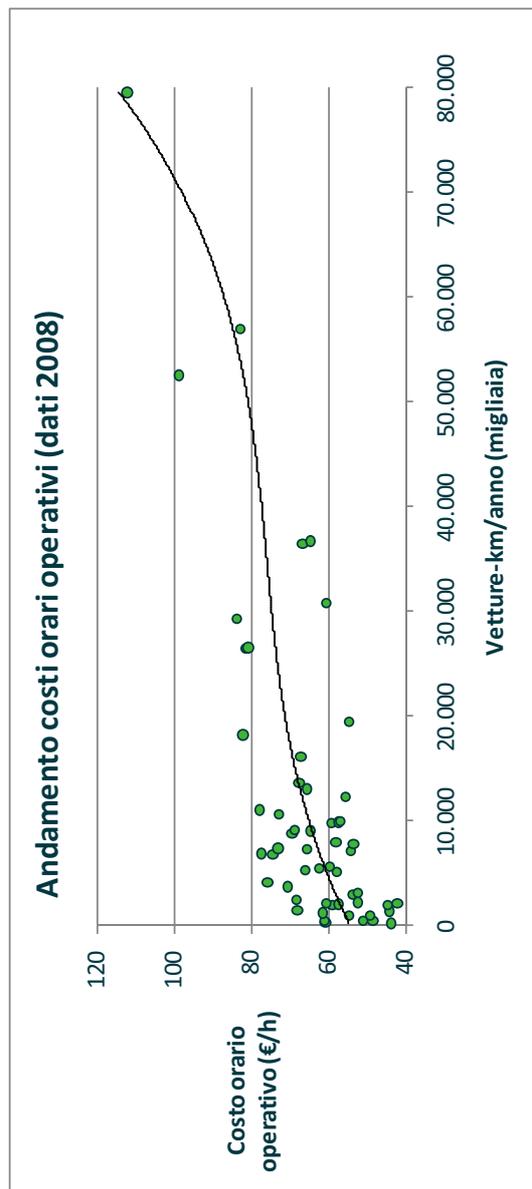


Andamento dei costi operativi

Analisi quantitativa

Inserendo una linea di tendenza emerge con maggiore evidenza che:

- i costi delle **aziende di minori dimensioni**, prevalentemente private, sono più bassi e molto variabili e tendenzialmente crescono sopra i 3 milioni di vett*km;
- i costi delle **aziende molto grandi** sono alti;
- i costi sono tendenzialmente crescenti e **prevalgono diseconomie di scala**, con alcune eccezioni.

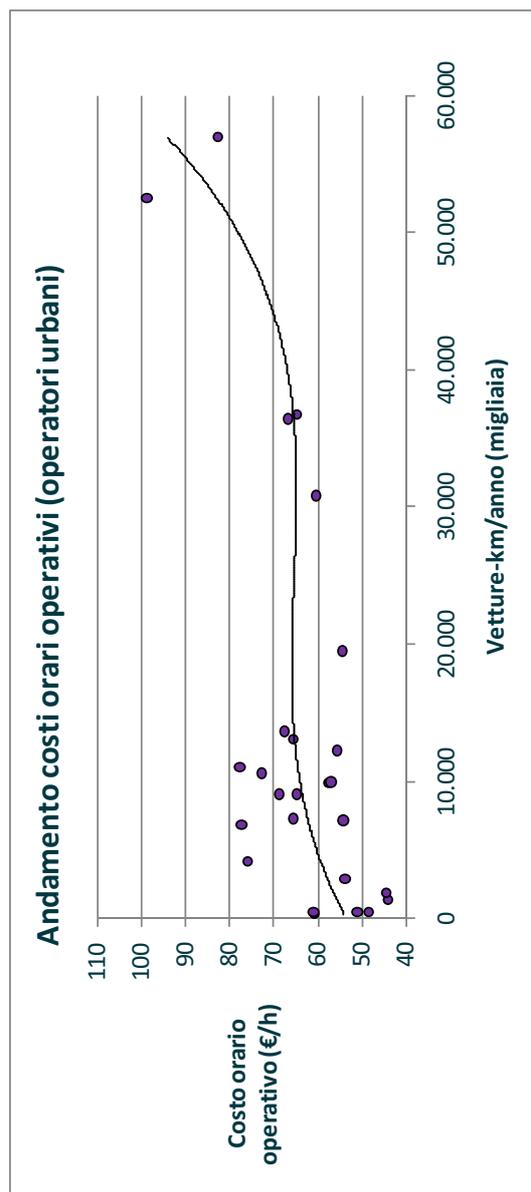


Andamento dei costi operativi: urbani

Analisi quantitativa

Considerando le sole aziende di servizio urbano (esclusivo o prevalente) si evidenzia che:

- i costi sono più bassi per gli operatori di minore dimensione, con una crescita fino ad una dimensione di 8-10 milioni di vett*km;
- i costi scendono e restano abbastanza stabili in una fascia compresa tra i 10 e i 20 milioni di vett*km e **crescono molto per dimensioni maggiori**.

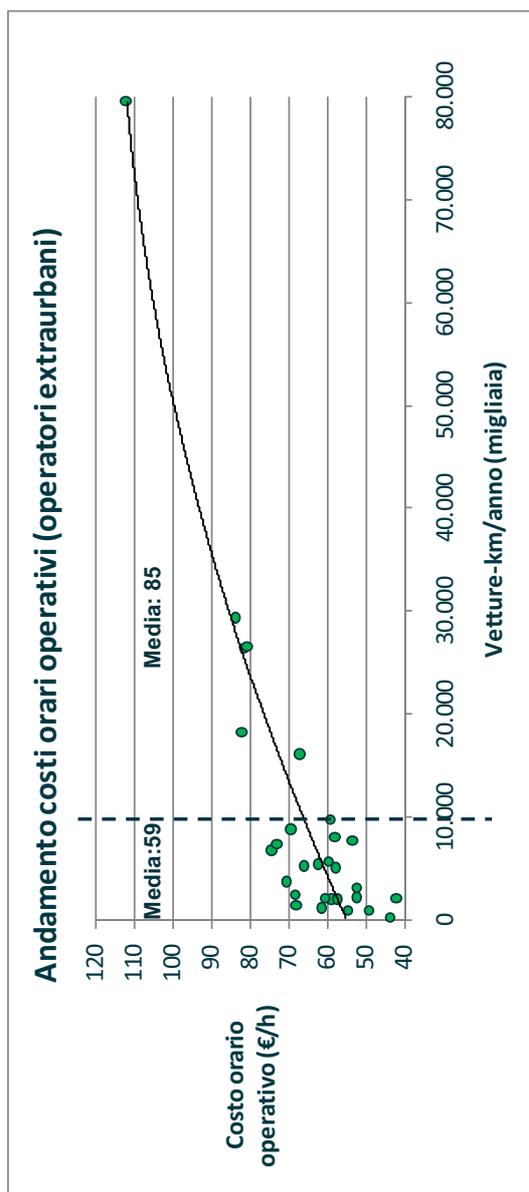


Andamento dei costi operativi: extraurbani

Analisi quantitativa

Considerando le sole aziende di servizio extraurbano (esclusivo o prevalente), all'aumentare della dimensione aziendale i costi sono crescenti. Ciò indica **la presenza di diseconomie di scala, con una crescita costante, nella produzione dei servizi extraurbani:**

- nella fascia fino a 10 milioni di vett*km il costo medio operativo è pari a 59 euro; nella fascia oltre 10 milioni di vett*km il costo medio operativo è pari a 85 euro (+ 44%);
- anche non considerando le aziende più costose (oltre 85) e quelle più economiche (sotto i 50) la differenza tra le due fasce è del 29%.

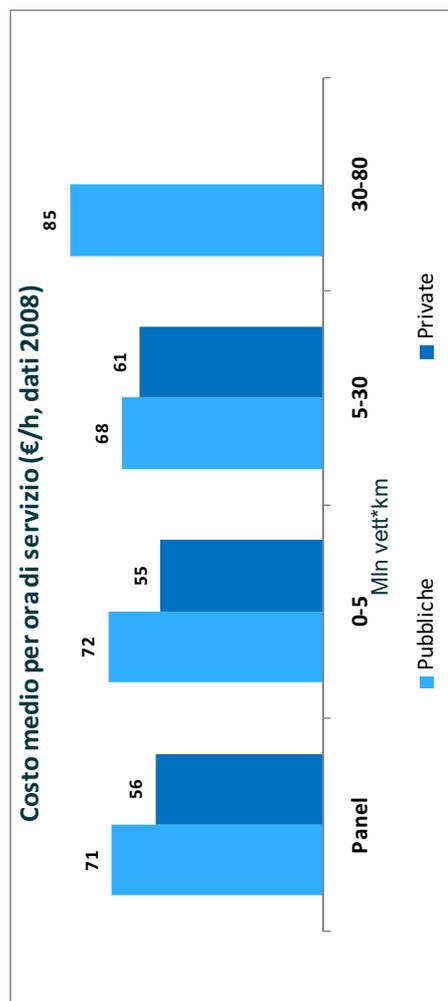


Confronto pubblico-privato

Analisi quantitativa

In media, le aziende private presentano livelli di costo inferiori:

- limitatamente alle aziende di media dimensione (tra 5 e 30 milioni di vett*km), le pubbliche hanno un costo medio superiore del **10%** rispetto alle private che, considerando solo l'extraurbano, sale al **13%**;
- limitatamente alle **aziende di dimensione inferiore a 5 milioni di vett*km**, il maggior costo sale al **32%**;
- **sul totale del panel**, la differenza è del **25%**.



Conclusioni

Analisi quantitativa

I dati emersi dall'analisi quantitativa, consentono di fare le seguenti valutazioni:

- gli **operatori di dimensioni minori**, pur avendo una minore capacità di operare in un mercato competitivo e su aree diverse da quella di origine, presentano livelli di costo operativo minori;
- la crescita dimensionale comporta, generalmente, un **aumento dei costi unitari**, con particolare riguardo al costo del lavoro, con una significativa variabilità (fino al 60%);
- **la crescita oltre una determinata soglia dimensionale (10 milioni di vett*km)** comporta economie di scala nell'**urbano** ma diseconomie di scala nell'**extraurbano**;
- **in ogni caso, oltre i 20 milioni di vetture km i costi sono generalmente crescenti** (diseconomie di scala);
- le aziende che presentano i livelli di costo superiori sono le **aziende regionali extraurbane e i grandi operatori pubblici metropolitani**;
- le **aziende private** presentano, mediamente, livelli di costo operativo inferiori a quelli delle aziende pubbliche, intorno al 10% per le aziende di medie dimensioni e al 25% per il totale delle aziende.



Considerazioni finali



Processi di aggregazione

Considerazioni finali

L'analisi della letteratura, l'esperienza dei mercati europei, l'organizzazione dei grandi gruppi e l'analisi empirica delle aziende italiane fanno emergere che i processi di aggregazione sono utili per assicurare maggiore competitività alle aziende, grazie ai seguenti vantaggi legati alla dimensione:

- visione e marketing strategico
- mezzi finanziari
- capacità di innovazione e condivisione di *best practice*
- crescita delle competenze manageriali
- possibilità di “assorbire” eventuali sconfitte nelle gare

Ma per evitare effetti negativi sulla concorrenza ed assicurare maggiore efficienza e flessibilità occorre contestualmente:

- sviluppare aggregazioni su molteplici contesti territoriali (**visione nazionale**);
- mantenere una forte articolazione delle strutture operative (**azione locale**).



Grandi lotti per grandi aziende?

Considerazioni finali

Rispetto a queste indicazioni, come può essere valutato l'indirizzo di alcune Regioni verso lo svolgimento di gare su grandi lotti (anche di scala regionale) finalizzate a favorire la costituzione di soggetti industriali unitari?

- Nel mercato italiano, in assenza di forti operatori di scala nazionale, la competizione si gioca ancora prevalentemente a livello locale e la maggiore dimensione dei lotti può limitare, ancora di più di quanto già avvenuto nella prima tornata di gare, il numero dei partecipanti.
- I grandi lotti rendono più improbabile, o più traumatico, l'ingresso di nuovi soggetti e non comportano meccanicamente la nascita di grandi imprese.
- Lo sviluppo di forme di aggregazione consortile strutturata consente di coniugare la maggiore efficienza dei piccoli operatori privati con la crescita della capacità competitiva.
- La rilevante presenza sul mercato di operatori pubblici controllati dagli enti affidanti:
 - non garantisce un'adeguata separazione tra "regolatore" e "regolato";
 - costituisce un limite oggettivo alle aggregazioni di scala nazionale che richiederebbero una maggiore presenza di capitale privato, anche attraverso lo strumento della società mista.



***La determinazione del costo standard
nei servizi di Trasporto Pubblico Locale su Autobus:
aspetti metodologici e prime esperienze applicative***

Tavola rotonda ANAV

***Residenza di Ripetta
Roma, 18 Giugno 2013***



SAPIENZA
UNIVERSITÀ DI ROMA

Dipartimento di Ingegneria Informatica, Automatica e Gestionale
La determinazione dei costi standard nei servizi di TPL

AGENDA

1. Il quadro istituzionale
2. Le finalità
3. L'approccio metodologico
4. Il confronto con i modelli esistenti
5. Dal costo standard alla compensazione
6. Gli sviluppi futuri



1. IL QUADRO ISTITUZIONALE

- 1.1 L'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale
- 1.2 Il sistema informativo del settore
- 1.3 L'Autorità dei trasporti
- 1.4 Il Fondo nazionale per il concorso dello Stato agli oneri del TPL
- 1.5 Il costo standard nel processo verso il federalismo fiscale
- 1.6 Dal costo standard alla compensazione economica



1. IL QUADRO ISTITUZIONALE

1.1 L'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale

È istituito presso il Ministero dei trasporti l'**Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale**, cui partecipano i rappresentanti dei Ministeri competenti, delle regioni e degli enti locali, al fine di creare una banca dati e un sistema informativo pubblico correlati a quelli regionali e di assicurare la verifica dell'andamento del settore e del completamento del processo di riforma. [...] sono definiti i criteri e le modalità di monitoraggio delle risorse destinate al settore e dei relativi servizi, ivi comprese quelle relative agli enti locali, nonché le modalità di funzionamento dell'Osservatorio. L'Osservatorio presenta annualmente alle Camere un rapporto sullo stato del trasporto pubblico locale.
(**Legge n. 244/2007, Art. 1, comma 300**)

L'Osservatorio è stato ufficialmente costituito nel corso del 2012.



SAPIENZA
UNIVERSITÀ DI ROMA

Dipartimento di Ingegneria Informatica, Automatica e Gestionale
La determinazione dei costi standard nei servizi di TPL

1. IL QUADRO ISTITUZIONALE

1.2 Il sistema informativo del settore

A decorrere dal 1° gennaio 2013, le aziende di trasporto pubblico locale e le aziende esercenti servizi ferroviari di interesse regionale e locale trasmettono, per via telematica e con cadenza semestrale all'**Osservatorio** istituito ai sensi dell'articolo 1, comma 300, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, **i dati economici e trasportistici, che lo stesso Osservatorio provvede a richiedere con adeguate garanzie di tutela dei dati commerciali sensibili, utili a creare una banca di dati e un sistema informativo per la verifica dell'andamento del settore, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.** I dati devono essere certificati con le modalità indicate con apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro dell'interno. I contributi pubblici e i corrispettivi dei contratti di servizio non possono essere erogati alle aziende di trasporto pubblico e ferroviario che non trasmettono tali dati secondo le modalità indicate.

(Legge. n. 228/2012, Art. 1, comma 301)



SAPIENZA
UNIVERSITÀ DI ROMA

Dipartimento di Ingegneria Informatica, Automatica e Gestionale
La determinazione dei costi standard nei servizi di TPL

1. IL QUADRO ISTITUZIONALE

1.3 L'Autorità dei trasporti

Nell'ambito delle attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge 14 novembre 1995, n. 481, è istituita l'**Autorità di regolazione dei trasporti**, di seguito denominata 'Autorità', la quale opera in piena autonomia e con indipendenza di giudizio e di valutazione. La sede dell'Autorità è definita con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, entro il termine del 30 aprile 2012. In sede di prima attuazione del presente articolo, il collegio dell'Autorità è costituito entro il 31 maggio 2012. L'Autorità è competente nel settore dei trasporti e dell'accesso alle relative infrastrutture e ai servizi accessori, in conformità con la disciplina europea e nel rispetto del principio di sussidiarietà e delle competenze delle regioni e degli enti locali di cui al titolo V della parte seconda della Costituzione. L'Autorità esercita le proprie competenze a decorrere dalla data di adozione dei regolamenti di cui all'articolo 2, comma 28, della legge 14 novembre 1995, n. 481. All'Autorità si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni organizzative e di funzionamento di cui alla medesima legge.

(D.L. 201/2011, Art. 37, comma 1, come modificato dalla Legge n.27/2012, di conversione del D. L. 1/2012, n. 1 c.d. "cresci Italia")

L'Autorità non è ancora operativa.



SAPIENZA
UNIVERSITÀ DI ROMA

Dipartimento di Ingegneria Informatica, Automatica e Gestionale
La determinazione dei costi standard nei servizi di TPL

1. IL QUADRO ISTITUZIONALE

1.4 Il Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale

Sono definiti i criteri e le modalità con cui ripartire e trasferire alle regioni a statuto ordinario le risorse del Fondo di cui al comma 1 [*Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale*]. I criteri sono definiti, in particolare, tenendo conto del rapporto tra ricavi da traffico e costi dei servizi previsto dalla normativa nazionale vigente in materia di servizi di trasporto pubblico locale e di servizi ferroviari regionali, salvaguardando le esigenze della mobilità nei territori anche con differenziazione dei servizi, e sono finalizzati a incentivare le regioni e gli enti locali a razionalizzare e rendere efficiente la programmazione e la gestione dei servizi medesimi mediante:

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

(Legge n. 228/2012, Art. 1, comma 301)



SAPIENZA
UNIVERSITÀ DI ROMA

Dipartimento di Ingegneria Informatica, Automatica e Gestionale
La determinazione dei costi standard nei servizi di TPL

1. IL QUADRO ISTITUZIONALE

1.5 Il costo standard nel processo verso il federalismo fiscale

Al fine di adeguare le regole di finanziamento alla diversa natura delle funzioni spettanti alle regioni, nonché al principio di autonomia di entrata e di spesa fissato dall'articolo 119 della Costituzione, i decreti legislativi di cui all'articolo 2 sono adottati secondo i seguenti principi e criteri direttivi: [...]

b) definizione delle modalità per cui le spese riconducibili alla lettera *a)*, numero 1), sono determinate nel rispetto dei **costi standard associati ai livelli essenziali delle prestazioni** fissati dalla legge statale in piena collaborazione con le regioni e gli enti locali, da erogare in **condizioni di efficienza** e di appropriatezza su tutto il territorio nazionale;

c) definizione delle modalità per cui per la spesa per il trasporto pubblico locale, nella determinazione dell'ammontare del finanziamento, **si tiene conto della fornitura di un livello adeguato del servizio su tutto il territorio nazionale nonché dei costi standard**; [...]

g) definizione delle modalità per cui le aliquote dei tributi e delle partecipazioni destinati al finanziamento delle spese di cui alla lettera *a)*, numero 1), **sono determinate al livello minimo assoluto sufficiente ad assicurare il pieno finanziamento del fabbisogno corrispondente ai livelli essenziali delle prestazioni**, valutati secondo quanto previsto dalla lettera *b)*, in una sola regione.
(Legge n. 42/2009, Art. 8)



1. IL QUADRO ISTITUZIONALE

I decreti legislativi [...], con riferimento al finanziamento delle funzioni trasferite alle regioni, nelle materie di loro competenza legislativa sono adottati secondo i seguenti principi e criteri direttivi: [...]

d) definizione delle modalità secondo le quali si effettua la verifica periodica della congruità dei tributi presi a riferimento per la copertura del fabbisogno standard di cui all'articolo 8, comma 1, lettera g), sia in termini di gettito sia in termini di correlazione con le funzioni svolte.

(Legge n. 42/2009, Art. 10)



SAPIENZA
UNIVERSITÀ DI ROMA

Dipartimento di Ingegneria Informatica, Automatica e Gestionale
La determinazione dei costi standard nei servizi di TPL

1. IL QUADRO ISTITUZIONALE

Relazione del Gruppo di lavoro in materia economico-sociale ed europea istituito il 30 marzo 2013 dal Presidente della Repubblica

(composto da Filippo Bubbico, Giancarlo Giorgetti, Enrico Giovannini, Enzo Moavero
Milanesi, Giovanni Pitruzzella e Salvatore Rossi)

Adottare il meccanismo dei costi fabbisogni standard previsto dal federalismo fiscale per le spese di regioni ed enti locali

Per innalzare l'efficienza nell'uso delle risorse pubbliche occorre intervenire anche sulla finanza decentrata, concludendo in tempi rapidi il processo di attuazione della riforma del 2009 sul federalismo fiscale. Dal punto di vista degli incentivi *ex ante*, il sistema di finanziamento degli enti territoriali va conformato in modo tale che ciascun ente riceva risorse commisurate al costo delle proprie funzioni, **valutato in base a parametri oggettivi (costi standard), piuttosto che alle spese pregresse. L'individuazione dei costi standard può innescare comportamenti di bilancio virtuosi permettendo agli amministratori locali, di confrontarsi con le pratiche gestionali migliori (*benchmarking*), ai cittadini di valutare le condizioni locali di erogazione dei servizi pubblici.**



SAPIENZA
UNIVERSITÀ DI ROMA

Dipartimento di Ingegneria Informatica, Automatica e Gestionale
La determinazione dei costi standard nei servizi di TPL

1. IL QUADRO ISTITUZIONALE

1.6 Dal costo standard alla compensazione economica

Al fine di armonizzare la normativa di settore del trasporto pubblico regionale e locale con i principi e i criteri stabiliti dagli articoli 2 e 8 della legge 5 maggio 2009, n. 42, in materia di federalismo fiscale, ed in attuazione dell'articolo 119 della Costituzione, all'articolo 17, comma 1, del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, [...]

(Art. 23 comma 12-undicies, legge n. 135/2012, di conversione del D.L. n. 95/2012)

Le regioni, le province e i comuni, allo scopo di assicurare la mobilità degli utenti definiscono [...] **le corrispondenti compensazioni economiche alle aziende esercenti i servizi stessi, determinate secondo il criterio dei costi standard che dovrà essere osservato dagli enti affidanti nella quantificazione dei corrispettivi da porre a base d'asta previsti nel bando di gara o nella lettera di invito delle procedure concorsuali di cui al successivo articolo 18, comma 2, lettera a)**, tenendo conto dei proventi derivanti dalle tariffe e di quelli derivanti anche dalla eventuale gestione di servizi complementari alla mobilità.

(D. Lgs. n. 422/1997, Art. 17, comma 1, come modificato dalla legge 135/2012, di conversione del D.L. 95/12)



1. IL QUADRO ISTITUZIONALE

Gli enti locali, per assicurare agli utenti l'erogazione di servizi pubblici che abbiano ad oggetto la produzione di beni e attività rivolte a realizzare fini sociali e a promuovere lo sviluppo economico e civile delle comunità locali, definiscono preliminarmente, ove necessario, gli obblighi di servizio pubblico, **prevedendo le eventuali compensazioni economiche alle aziende esercenti i servizi stessi, tenendo conto dei proventi derivanti dalle tariffe e nei limiti della disponibilità di bilancio destinata allo scopo (Legge 148/2011, Art.4, comma 5)**

Conversione in legge, con modificazioni, del D.L. n. 83/2012 recante misure urgenti per la crescita del Paese (Legge n. 134/2012)

Gli enti locali, per assicurare agli utenti l'erogazione di servizi pubblici [...] definiscono preliminarmente, ove necessario, gli obblighi di servizio pubblico, **prevedendo le eventuali compensazioni economiche alle aziende esercenti i servizi stessi, determinate, con particolare riferimento al trasporto pubblico regionale e locale, tenendo in adeguata considerazione l'ammortamento degli investimenti effettuati nel comparto del trasporto su gomma**, e che dovrà essere osservato dagli enti affidanti nella quantificazione dei corrispettivi da porre a base d'asta previsti nel bando di gara (**Legge n. 134/2012, Art. 1 – Disposizione poi abrogata in esito alla sentenza di incostituzionalità dell'art. 4 della legge 148/2011 e s.m.i.**)



2. LE FINALITÀ

Livello macro

La spesa per il trasporto pubblico locale

La logica del costo/fabbisogno standard rappresenta il cardine della riforma delineata dalla legge delega del 2009. Tuttavia, a distanza di quattro anni, questo importante tassello non è ancora attuato. Occorre concludere rapidamente la fase di determinazione dei costi/fabbisogni standard, che devono divenire quanto prima l'unico criterio di riferimento per la perequazione e per la revisione della spesa degli enti territoriali (Relazione dei saggi, Marzo 2013)

La ripartizione delle risorse del Fondo Nazionale Trasporti

È necessario superare il costo storico, iniquo ed eccessivamente costoso. La ripartizione delle risorse del Fondo deve essere effettuata tenendo conto di principi di premialità che incentivino l'efficienza (Legge n. 228/2012, art.1, comma 301).



2. LE FINALITÀ

Livello micro

Il costo standard riflette il costo del servizio, opportunamente specificato e erogato a prestabiliti livelli di qualità, assumendo condizioni operative mediamente efficienti (definiti quindi sulla base delle attività e dei costi di una pluralità di operatori e/o di conoscenze sui processi di produzione industriali).

Gli affidatari sono incentivati a promuovere la propria efficienza (*yardstick competition*). Il costo standard consente di definire il costo del servizio a prescindere dal particolare operatore che lo erogherà. L'amministrazione concedente potrà così riconoscere all'operatore affidatario un ammontare che remunera i costi di un (ipotetico ma realistico) operatore ragionevolmente efficiente e non i costi specifici dell'affidatario.



2. LE FINALITÀ

Gli enti pubblici sono incentivati a svolgere **attività di controllo sulla qualità dei servizi** e a implementare le attività di programmazione dei servizi stessi e gli interventi infrastrutturali connessi agli obiettivi di sviluppo della mobilità collettiva.

L'Osservatorio/Autorità procederà a:

- a) controllare e certificare la veridicità dei dati rilevati degli operatori ai fini del calcolo del costo standard;
- b) predisporre le linee guida per implementare una contabilità regolatoria nel settore;
- c) identificare le opportune categorie di operatori a cui riconoscere distinti costi standard
 - Costo standard come valore da riconoscere a un operatore mediamente efficiente della categoria
 - In questo studio due scenari
 - Due categorie: URBANO e EXTRAURBANO
 - Più categorie di operatori modellate attraverso un'unica funzione di produzione.



2. LE FINALITÀ

L'Osservatorio/Autorità è, inoltre, incentivato a definire procedura che consenta ad un operatore di optare per il «metodo individuale», qualora un operatore sia in grado di dimostrare che il costo standard non coprirebbe i suoi costi e che tali costi non riflettano inefficienze ingiustificate.

Si potrebbe procedere alla **sperimentazione delle linee attuative del D.Lgs. 42/2009 in materia di federalismo fiscale con riferimento al settore del Trasporto Pubblico Locale demandando il compito al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**, nelle more della conclusione dei processi che la normativa stessa prevede



3. L'APPROCCIO METODOLOGICO

3.1 Le attività svolte

3.2 I modelli di standardizzazione

3.3 La logica di classificazione dei costi

3.4 Il modello adottato

3.5 I risultati



SAPIENZA
UNIVERSITÀ DI ROMA

Dipartimento di Ingegneria Informatica, Automatica e Gestionale
La determinazione dei costi standard nei servizi di TPL

3.1 LE ATTIVITÀ SVOLTE

- Analisi delle dimensioni economiche e finanziarie di settore
- Analisi delle modalità e delle procedure del finanziamento pubblico
- Individuazione e progettazione di metodologie alternative di determinazione dei costi standard correlate alla diversa disponibilità dei dati
- Progettazione di un questionario da sottoporre alle imprese per la rilevazione dei dati **(sperimentazione per le attività dell'Osservatorio)**



3.2 I MODELLI DI STANDARDIZZAZIONE

- Modelli *bottom-up*
 - Definiscono il costo in maniera analitica a partire da standard produttivi e tecnologici
- Modelli *top-down*
 - Inferiscono il costo, prefigurando specifici legami funzionali, a partire da dati contabili e operativi forniti dagli operatori
- Modelli ibridi
 - Utilizzano entrambi gli approcci con riferimento ad aggregati distinti di costo (Modello ANAV, ASSTRA e Modello Sapienza)



PRO E CONTRO DEI DIVERSI MODELLI

- **Modelli di costo *bottom-up***
La stima può essere molto diversa da quella storicamente determinata dalle specificità dell'operatore (rischio operatore ideale efficiente invece di operatore reale efficiente)
- **Modelli di costo *top-down***
Tiene maggiormente conto delle specificità dell'operatore ma può incorporare le caratteristiche di inefficienza (anche le inefficienze non fisiologiche accettabili per un operatore reale)
- **Modelli ibridi**
Tengono conto delle specificità dell'operatore determinando una stima del costo standard che cerchi di non incorporare le inefficienze (non giustificabili) storicamente determinate



3.3 LA LOGICA DI CLASSIFICAZIONE DEI COSTI

La configurazione di costo utilizzata è quella derivante da una logica di produzione industriale

Tutte le risorse necessarie vengono remunerate → l'autonomia dell'operatore è garantita

$$\begin{array}{l} \text{COSTO INDUSTRIALE DELLA PRODUZIONE +} \\ \text{COSTI GENERALI +} \\ \text{COSTO DEL CAPITALE (PRE-TASSE) =} \\ \hline \text{COSTO ECONOMICO} \end{array}$$



IL COSTO INDUSTRIALE DELLA PRODUZIONE

- Costi direttamente imputabili al servizio di TPL, ad esempio:
 - COSTO DEL LAVORO DIRETTO
 - COSTO DELLE MATERIE DIRETTE
- Costi legati alla produzione dei servizi di TPL non “direttamente” assegnabili ai singoli servizi di TPL,
 - imputati, di volta in volta, sulla base di indicatori “oggettivi”.



I COSTI GENERALI

- commerciali;
 - degli addetti alla fase commerciale,
 - compresa la direzione,
 - sconti, abbuoni e premi su fatture di vendita, provvigioni, pubblicità etc.
- amministrativi;
- per il sistema informativo, etc.



IL COSTO DEL CAPITALE

Il costo medio ponderato del capitale misura il livello minimo del rendimento del proprio capitale investito netto che l'azienda "deve" generare per remunerare gli azionisti e gli altri fornitori di capitale oneroso.



I CRITERI DI MISURAZIONE DEL COSTO ECONOMICO

In considerazione delle caratteristiche delle immobilizzazioni tecniche

- vita utile degli asset elevata (circa 15 anni)
 - elevato contenuto tecnologico degli asset imposto dalla normativa
- le alternative per stimare il valore residuo delle immobilizzazioni tecniche sono:

- a costi storici
 - accettabile quando la vita media degli asset è bassa
 - nel caso di vita media degli asset è elevata si determina una sottostima eccessiva del valore reale
- a costi correnti
 - **mitiga le distorsioni dell'approccio a costi storici nel caso di vita utile degli asset sufficientemente elevata**
 - approccio tipicamente utilizzato nell'ambito della regolamentazione dei servizi di rete



I CRITERI DI MISURAZIONE DEL COSTO ECONOMICO

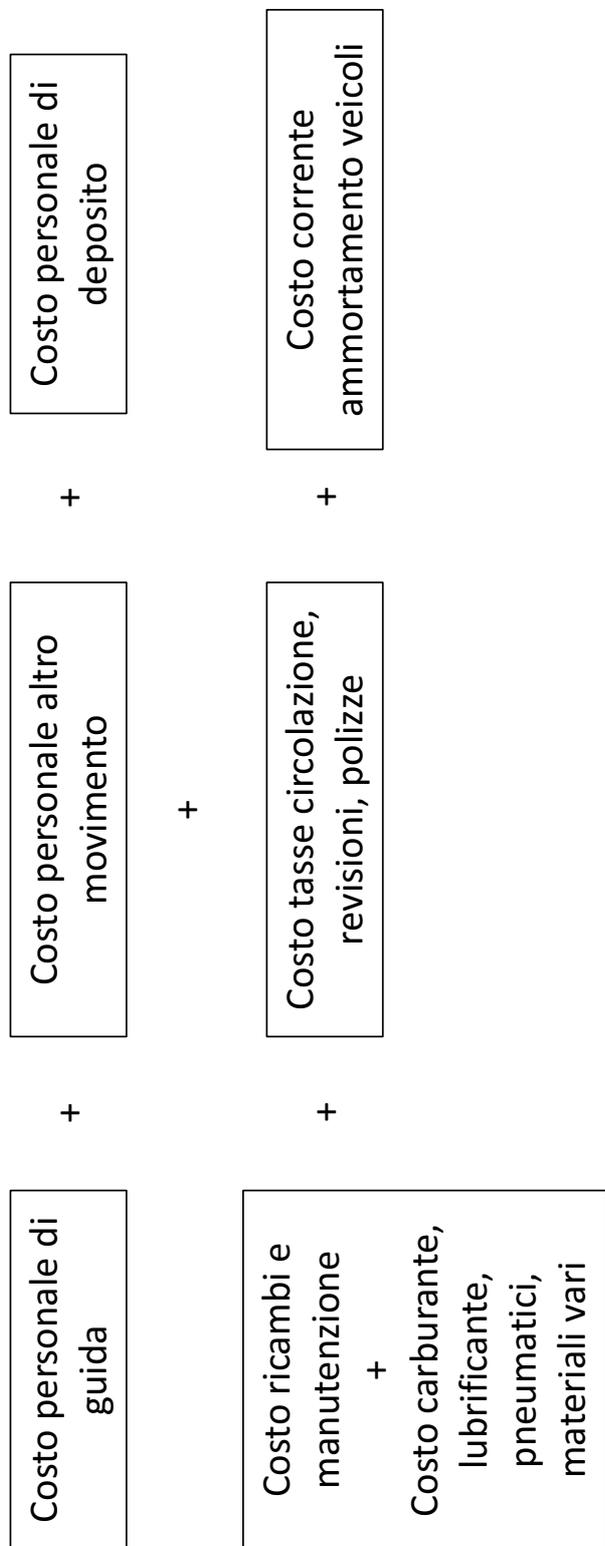
- **Costi storici**
 - Ammortamenti pari al relativo valore contabile
 - Il valore residuo delle immobilizzazioni tecniche è il relativo valore di libro (i.e. costo storico – valore ammortizzato)
 - Costo del capitale pari a
WACC*Capitale investito netto

- **Costi correnti**
 - **I costi storici sono rivalutati con il deflatore investimenti fissi Istat**
 - **Gli ammortamenti sono calcolati in base al costo storico rivalutato**
 - **Il valore residuo viene ricalcolato a partire dal costo storico rivalutato e dagli ammortamenti rivalutati**

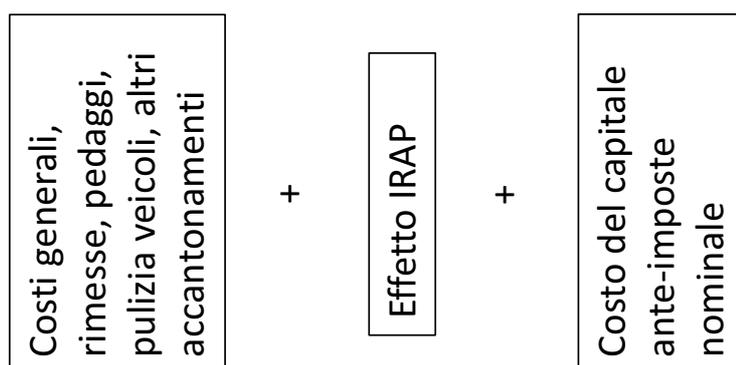


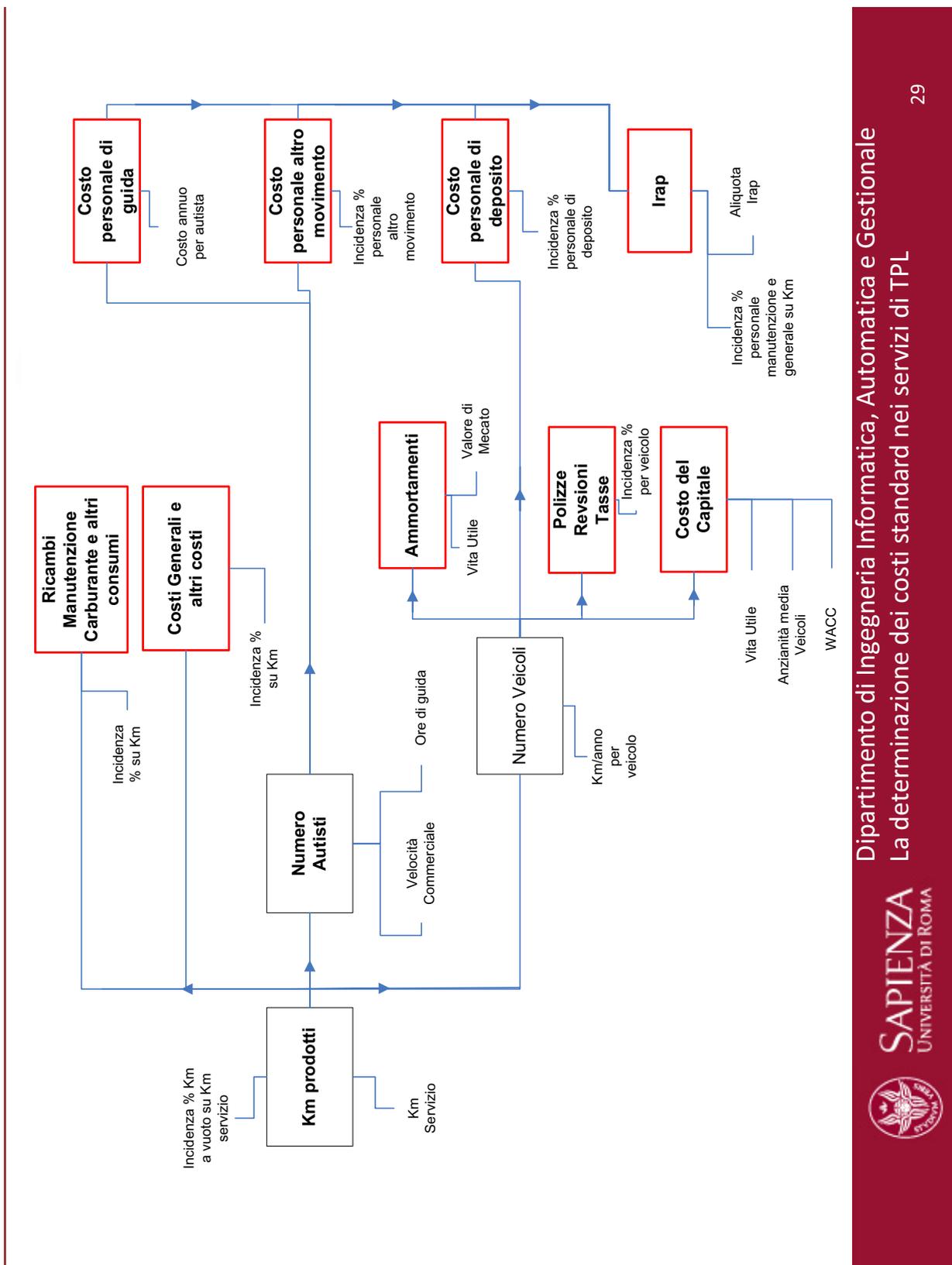
3.4 IL MODELLO ADOTTATO

PRINCIPALI AGGREGATI DEL COSTO INDUSTRIALE STANDARD



ALTRI ELEMENTI DEL COSTO STANDARD





3.5 I RISULTATI

Costi correnti, vita utile veicoli dichiarata dagli operatori

Costo Standard chilometrico (€/km) 2011	
Extraurbano	Urbano
3,29	4,25



DATI DI INPUT DEL MODELLO

	Extraurbano	Urbano
km di servizio (km)	1.000.000	1.000.000
velocità commerciale (km/h)	33,9	19,8
km a vuoto / km di servizio (%)	9,5%	8,8%
ore guida annue standard per autista (h)	1.208,30	1.299,51
costo medio annuo autista (€/anno)	40.577,57	40.577,57
km annui per veicolo (km/veicolo)	44.440,22	47.240,31
valore di mercato veicoli (€)	210.000,00	225.000,00
vita utile veicoli (anni)	15,00	15,00
anzianità media veicoli (anni)	9,76	9,76
personale altro movimento / personale guida (%)	5,1%	8,7%
costo medio annuo personale altro movimento (€/anno)	43.683,30	43.683,30
personale di deposito per veicolo (unità)	1,3%	1,3%
costo medio annuo personale di deposito (€/anno)	37.532,95	37.532,95
costo ricambi e manutenzione per km prodotto (€/km)	0,26	0,47
costo carburante per km prodotto (€/km)	0,45	0,48
costo lubrificante, pneumatici, materiali vari per km prodotto (€/km)	0,07	0,09
costo tasse, revisioni, polizze RCA per veicolo (€/veicolo)	2.932,26	4.119,12
costo generali, rimesse, pedaggi, altri costi per km prodotto (€/km)	0,53	0,44
costo personale manutenzione e struttura / km	0,19	0,21
irap (%)	3,9%	3,9%
wacc pre-tasse (%)	10,8%	10,8%



IL CALCOLO DEL COSTO STANDARD

	Extraurbano	Urbano
km prodotti (km)	1.095.258,66	1.087.863,04
numero autisti (unità)	26,74	42,19
costo autisti (€)	1.084.993	1.712.134
numero veicoli (unità)	24,65	23,03
ammortamento veicoli (€)	345.039	345.424
personale di altro movimento (unità)	1,38	3,68
costo personale altro movimento (€)	60.092	160.557
personale di deposito (unità)	0,31	0,29
costo personale di deposito (€)	11.743	10.972
costo ricambi e manutenzione (€)	285.769	509.136
costo carburante (€)	491.943	526.164
costo lubrificante, pneumatici, materiali vari (€)	73.456	101.527
costo tasse, revisioni, polizze RCA (€)	72.268	94.856
costi generali, rimesse, pedaggi, altri costi (€)	575.863	474.833
effetto irap (€)	55.448	85.749
capitale investito netto (patrimonio netto + debiti onerosi) (€)	2.153.174	2.155.576
costo del capitale (€)	232.891	233.151
costo totale standard (€)	3.289.503	4.254.504
costo standard / km di servizio (€)	3,29	4,25



SAPIENZA
UNIVERSITÀ DI ROMA

Dipartimento di Ingegneria Informatica, Automatica e Gestionale
La determinazione dei costi standard nei servizi di TPL

IL DETTAGLIO DEI COSTI

Costi correnti, vita utile veicoli dichiarata dagli operatori

	Extraurbano (€/km) 2011	Urbano (€/km) 2011
Costo totale per singolo veicoli-km - standard (Ckms)	3,29	4,25
Costi industriali della produzione per singolo veicoli-km - standard	2,43	3,42
Altri costi* per singolo veicoli-km - standard	0,58	0,47
Effetto irap (3.9%) per singolo veicoli-km - standard	0,06	0,08
Costo del capitale** per singolo veicoli-km - standard	0,22	0,28

*Costi amministrativi, commerciali, marketing, altri costi generali, costi industriali per le rimesse (ammortamenti rimesse/canoni di locazione/canoni leasing), pedaggi, pulizia veicoli, altri accantonamenti

**Valore residuo di inizio anno dei veicoli utilizzati * WACC pre-tasse nominale (WACC = 10,82%)



SAPIENZA
UNIVERSITÀ DI ROMA

Dipartimento di Ingegneria Informatica, Automatica e Gestionale
La determinazione dei costi standard nei servizi di TPL

LE MACROVOCI DI COSTO (valori percentuali)

Incidenza % sul costo totale standard	Extraurbano	Urbano
Costi industriali della produzione per singolo veicoli-km - standard	74%	80,3%
Altri costi per singolo veicoli-km - standard	17,5%	11,2%
Effetto irap per singolo veicoli-km - standard	1,7%	2,0%
Costo del capitale per singolo veicoli-km - standard	6,7%	6,6%



IL DETTAGLIO DEI COSTI (valori percentuali)

Incidenza percentuale macro-costi sul costo della produzione	Extraurbano	Urbano
costo personale di guida % costo produzione TPL	36,3%	42,9%
costo altro personale di movimento % costo produzione TPL	2,1%	3,9%
costo altro personale di deposito % costo produzione TPL	0,4%	0,2%
costo ricambi e manutenzione % costo produzione TPL	9,5%	13,1%
costo carburante, lubrificante, pneumatici, materiali vari % costo produzione TPL	18,7%	16,4%
costo ammortamento veicoli % costo produzione TPL	11,5%	8,9%
tasse circolazione, revisioni e polizze RCA % costo produzione TPL	2,4%	2,4%
costi generali e altri costi % costo produzione TPL	19,1%	12,2%



L'ANZIANITÀ DEL PARCO ROTABILE

- La logica industriale a costi correnti genera l'autofinanziamento necessario alla sostituzione dei veicoli
 - Investimento annuo per preservare l'attuale anzianità media (circa 10 anni) del parco rotabile nazionale (24'707 extraurbani e 18'959 urbani): € 556'853'218
 - Finanziamento pubblico non necessario

	Costo standard chilometrico (€/km) 2011	
	Extraurbano	Urbano
Costi correnti, vita utile veicoli dichiarata dagli operatori	3,29	4,25
Costi correnti, vita utile veicoli 7 anni	3,40	4,31



4. IL CONFRONTO CON I MODELLI ESISTENTI

Modello Anav

- Modello ibrido
- Costi storici
- Costo capitale come percentuale fissa (10%) da aggiungere al costo della produzione standard CP ($C_{\text{totale}} = CP * 1.1$)

Modello Asstra

- Modello ibrido
- Costi storici
- Costo capitale come percentuale fissa (10%) da aggiungere al costo della produzione standard CP ($C_{\text{totale}} = CP * 1.1$)

Modello Sapienza

- Modello ibrido
- Costi correnti
- Costo capitale = $WACC * (PN + DF)$



5. DAL COSTO STANDARD ALLA COMPENSAZIONE

PROVENTI DERIVANTI DA TARIFFE

- Componente determinata dal soggetto pubblico appaltante

PROVENTI DERIVANTI DALLA EVENTUALE

GESTIONE DI SERVIZI COMPLEMENTARI (parcheggi, pubblicità, etc.)

- Si dovrebbe fare riferimento agli utili derivanti da tali attività (soprattutto se richiedono costi rilevanti a carico dell'operatore, tipo personale)
- Non andrebbero considerati tra le fonti di proventi se tali servizi sono affidati in un contesto distinto rispetto al servizio TPL e se il gestore è stato scelto attraverso procedure competitive



5. DAL COSTO STANDARD ALLA COMPENSAZIONE

I contratti di servizio pubblico devono avere caratteristiche di certezza finanziaria e copertura di bilancio e prevedere un progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi, rapporto che, al netto dei costi di infrastruttura, dovrà essere pari almeno allo 0,35 a partire dal 1° gennaio 2000.

(Legge 422/1997, art. 19, comma 5)



SAPIENZA
UNIVERSITÀ DI ROMA

Dipartimento di Ingegneria Informatica, Automatica e Gestionale
La determinazione dei costi standard nei servizi di TPL

IL FABBISOGNO CALCOLATO SULLA BASE DEL COSTO STANDARD

	Servizi extraurbani	Servizi urbani
Totale km 2011* (mln km)	1'040	897
Costo standard (€)	3,29	4,25
Quota parte costo di infrastruttura** (€)	0,08	0,17
Ricavi standard (€) (35% netto infrastruttura)	1,12	1,43
Compensazione standard (€)	2,17	2,82
Fabbisogno (mln €)	2'253	2'530
Fabbisogno totale (mln €)	4'784	

* Stima su indagine campionaria ANAV

** Extraurbano: 2,5% costo standard, Urbano: 4% costo standard



SAPIENZA
UNIVERSITÀ DI ROMA

Dipartimento di Ingegneria Informatica, Automatica e Gestionale
La determinazione dei costi standard nei servizi di TPL

6. GLI SVILUPPI FUTURI

- 6.1 La gradualità dell'introduzione
- 6.2 La prospettiva di applicazione
- 6.3 I criteri per la classificazione degli operatori
- 6.4 Alcune modalità alternative di calcolo



6.1 LA GRADUALITÀ DELL'INTRODUZIONE

L'introduzione del costo standard dovrà tenere conto nella fase iniziale di opportuni criteri che permettano un graduale adattamento delle imprese e degli organismi istituzionali coinvolti.

Tale gradualità dovrà essere determinata in funzione dei processi di adattamento all'introduzione del costo standard sia degli schemi di copertura tariffaria adottati che dei corrispettivi del contratto di servizio.



6.2 LA PROSPETTIVA DI APPLICAZIONE

- Un primo periodo regolatorio definito dall'autorità (es. 3 anni): a1, a2, a3
- All'inizio dell'anno a1 i Ricavi Riconosciuti nell'anno a1 (RR_{a1}) vengono fissati pari a una quota del costo standard calcolato sulla base di dati economico-finanziari e operativi riferiti ai dodici mesi precedenti
 - Tale quota potrà variare ad esempio tra il 65%-100% del costo standard, in base alle caratteristiche delle aree servite e degli incentivi definiti per l'operatore affidatario



6.2 LA PROSPETTIVA DI APPLICAZIONE

- Per ogni anno t successivo al primo il costo standard è pari a
 - $RR_t = RR_{t-1} \times (1 + I_{t-1} - X + Y)$
 - I_{t-1} = tasso di variazione medio annuo, riferito all'anno $t - 1$, dei prezzi relativi alle spese di esercizio dei mezzi di trasporto rilevato dall'Istat (NIC-072)
 - $X \geq 0$ = obiettivo annuo di recupero di produttività pari a X
 - **Attribuzione del coefficiente di produttività sia in base a obblighi contrattuali dell'operatore che a obblighi dell'ente affidante non governabili dai gestori**
 - $Y \geq 0$ = parametro di variazione per gestire eventuali costi derivanti da eventi imprevedibili o dovuti a mutamenti del quadro normativo
 - All'inizio del periodo regolatorio Y è fissato a zero e rimane tale finché l'Autorità non emette (durante il periodo regolatorio) un eventuale provvedimento con il quale lo modifica



6.2 LA PROSPETTIVA DI APPLICAZIONE

Nei successivi periodi regolatori, la determinazione del costo standard iniziale si può ottenere applicando il criterio del *profit-sharing*

Il nuovo costo standard consente all'operatore di trattenere una quota (e.g. 50%, 100%) di:

- efficienze conseguite (LATO COSTI) e/o
- ricavi da tariffe eccedenti ai ricavi da tariffe preventivati (LATO RICAVI)



6.3 I CRITERI PER LA CLASSIFICAZIONE DEGLI OPERATORI

La classificazione degli operatori attualmente utilizzata per il riconoscimento corrispettivi è:

Extraurbano-Urbano

In realtà, l'indagine ha evidenziato che sarebbe più opportuno classificare gli operatori mediante altri drivers del costo totale. Tra questi, in particolare, vi è la velocità commerciale.



SAPIENZA
UNIVERSITÀ DI ROMA

Dipartimento di Ingegneria Informatica, Automatica e Gestionale
La determinazione dei costi standard nei servizi di TPL

6.3 I CRITERI PER LA CLASSIFICAZIONE DEGLI OPERATORI

La classificazione urbano extraurbano ha ancora una sua significatività e ragion d'essere (identificazione dei bacini di traffico)

Nel tempo, la modalità di classificazione per il riconoscimento dei corrispettivi potrebbe tener conto di opportune combinazioni dei drivers individuati

- Ad esempio, esclusivamente basata sulla velocità commerciale, individuando almeno due categorie (es. Alta/Bassa)



6.3 I CRITERI PER LA CLASSIFICAZIONE DEGLI OPERATORI

Inoltre, altri criteri potrebbero essere presi in considerazione per modificare costo standard nell'ambito di una stessa categoria

- anzianità veicoli
- numero veicoli di proprietà a basso impatto ambientale
- quota dei veicoli utilizzati finanziati da regioni/province/comuni



6.4 ALCUNE MODALITÀ ALTERNATIVE DI CALCOLO

Calcolo del costo standard basata su regressioni lineari multi-variate che determina valori diversificati in relazione a:

- caratteristiche esogene del contesto in cui opera l'impresa (**velocità commerciale**);
- caratteristiche dimensionali dell'impresa (**Km totali percorsi**);
- parametri incentivanti di efficienza ed efficacia (**ammortamenti, numero di autisti standard, ore di guida standard, Km per veicolo**).



IPOTESI 1

Relazione lineare tra il costo standard (CkmS), e

- la velocità Commerciale (Vcom)
- I Km totale (esclusi a vuoto) KmTot
- Ammortamento totale veicoli utilizzati Amm.

$$CKmS = \beta_0 + \beta_1 \times Vcom + \beta_2 \times KmTot + \beta_3 \times Amm$$



IPOSTESI 1

	Estimate	Standard Error	t-Statistic	P-Value
1	4.76408	0.306053	15.5662	1.71742×10^{-11}
β_1	-0.0429967	0.00703056	-6.11568	0.0000114269
β_2	-6.36568×10^{-8}	1.19371×10^{-7}	-0.53327	0.60075
β_3	2.42481×10^{-7}	3.63116×10^{-7}	0.66778	0.513239

	Fisher Ratio	Statistic	P-Value
	5.81658	0.00175304	

Adjusted - $R^2 = 0.702002$

Durbin Watson = 1.91263



SAPIENZA
UNIVERSITÀ DI ROMA

Dipartimento di Ingegneria Informatica, Automatica e Gestionale
La determinazione dei costi standard nei servizi di TPL

IPOTESI 2

Relazione lineare tra il costo standard (Ckm), e

- la velocità Commerciale (Vcom)
- I Km totali (esclusi a vuoto) KmTot
- Numero autisti standard [AuS= KmTot/(Vcom*HguidaS)]

$$CKmS = \beta_0 + \beta_1 \times Vcom + \beta_2 \times KmTot + \beta_3 \times AuS$$



IPOSTESI 2

	Estimate	Standard Error	t-Statistic	P-Value
1	4.49773	0.370923	12.1258	8.57707×10^{-10}
β_1	-0.0332058	0.00893833	-3.71499	0.0017209
β_2	-1.05055×10^{-7}	6.09291×10^{-8}	-1.72422	0.102802
β_3	0.00482337	0.00236927	2.03581	0.0576623

$$R^2 = 0.778831$$

$$\text{Adjusted } R^2 = 0.739801$$

$$\text{Durbin Watson} = 2.30877$$

	Statistic	P-Value
Fisher Ratio	6.4783	0.00384442



SAPIENZA
UNIVERSITÀ DI ROMA

Dipartimento di Ingegneria Informatica, Automatica e Gestionale
La determinazione dei costi standard nei servizi di TPL

IPOTESI 3

Relazione lineare tra il costo standard (CkmS), e

- la velocità Commerciale (Vcom)
- I Km totali (esclusi a vuoto) KmTot
- Ammortamento totale veicoli utilizzati Amm.
- Numero autisti standard [AuS= KmTot/(Vcom*HguidaS)]

$$CkmS = \beta_0 + \beta_1 \times Vcom + \beta_2 \times KmTot + \beta_3 \times Amm + \beta_4 \times AuS$$



IPOTESI 3

	Estimate	Standard Error	t-Statistic	P-Value
1	4.12772	0.341805	12.0762	1.87699×10^{-9}
β_1	-0.0273213	0.00810225	-3.37206	0.00388237
β_2	-2.43322×10^{-7}	1.18803×10^{-7}	-2.0481	0.0573283
β_3	3.54033×10^{-7}	3.08041×10^{-7}	1.1493	0.267322
β_4	0.00589304	0.00208153	2.83111	0.0120425

$$R^2 = 0.831241$$

$$\text{Adjusted } R^2 = 0.789051$$

$$\text{Durbin Watson} = 2.32392 \quad \text{Fisher Ratio} = 6.47512 \quad \text{P-Value} = 0.00383094$$



SAPIENZA
UNIVERSITÀ DI ROMA

Dipartimento di Ingegneria Informatica, Automatica e Gestionale
La determinazione dei costi standard nei servizi di TPL

IPOTESI 4

Relazione lineare tra il costo standard (CkmS), e

- la velocità Commerciale (Vcom)
- I Km totali (esclusi a vuoto) KmTot
- Numero ore guida/autista extra-urbano standard [HeS]
- Numero ore guida/autista urbano standard [HuS]
- Ammortamento totale veicoli utilizzati Amm.

$$CKmS = \beta_0 + \beta_1 \times Vcom + \beta_2 \times KmTot + \beta_3 \times HeS \\ + \beta_4 \times HuS + \beta_5 \times Amm$$



IPOSTESI 4

	Estimate	Standard Error	t-Statistic	P-Value
1	5.13812	0.466438	11.0156	1.37964×10^{-8}
β_1	-0.0455284	0.0119874	-3.79801	0.00175032
β_2	-1.01583×10^{-7}	1.41042×10^{-7}	-0.720233	0.482455
β_3	-0.000114391	0.000242851	-0.471032	0.644395
β_4	-0.000160053	0.000187158	-0.855175	0.405907
β_5	3.68072×10^{-7}	4.40255×10^{-7}	0.836041	0.416251

$$R^2 = 0.751304$$

$$\text{Adjusted } R^2 = 0.668405$$

$$\text{Durbin Watson} = 2.03975$$

	Statistic	P-Value
Fisher Ratio	6.24933	0.00296762



IPOTESI 5

Relazione lineare tra il costo standard (CkmS), e

- la velocità Commerciale (Vcom)
- I Km totali (esclusi a vuoto) KmTot
- Numero autisti standard [AuS= KmTot/(Vcom*HguidaS)]
- Km per Veicolo totali [Kmv]

$$CKmS = \beta_0 + \beta_1 \times Vcom + \beta_2 \times KmTot + \beta_3 \times AuS + \beta_4 \times Kmv$$



IPOSTESI 5

	Estimate	Standard Error	t-Statistic	P-Value
1	5.30768	0.501858	10.576	1.25319×10^{-8}
β_1	-0.0278026	0.00846962	-3.28263	0.00468771
β_2	-1.22964×10^{-7}	5.58012×10^{-8}	-2.20361	0.0425471
β_3	0.00600172	0.00221354	2.71137	0.0154087
β_4	-0.0000261312	0.0000120277	-2.17259	0.0451806

$$R^2 = 0.786518$$

$$\text{Adjusted } - R^2 = 0.829214$$

$$\text{Durbin Watson} = 2.32191$$

	Statistic	P-Value
Fisher Ratio	6.89739	0.00598353



IL GRUPPO DI RICERCA

Alberto Nastasi, professore ordinario nel settore scientifico disciplinare Ingegneria Economico-Gestionale presso il Dipartimento di Ingegneria Informatica, Automatica e Gestionale (DIAG), Sapienza Università di Roma (Responsabile di progetto)

Giuseppe Catalano, professore ordinario nel settore scientifico disciplinare Ingegneria Economico-Gestionale presso il Dipartimento di Ingegneria Informatica, Automatica e Gestionale (DIAG), Sapienza Università di Roma.

Alessandro Avenali, professore associato presso il DIAG, Sapienza Università di Roma

Tiziana D'Alfonso, ricercatore a contratto presso il DIAG, Sapienza Università di Roma

Giorgio Matteucci, ricercatore presso il DIAG, Sapienza Università di Roma.



SAPIENZA
UNIVERSITÀ DI ROMA

Dipartimento di Ingegneria Informatica, Automatica e Gestionale
La determinazione dei costi standard nei servizi di TPL

RINGRAZIAMENTI

Si ringraziano le imprese associate ANAV che hanno offerto la propria disponibilità alla rilevazione dei dati, i dirigenti e i funzionari di ANAV e delle imprese che hanno contribuito alla rilevazione dei dati e all'analisi.

Si ringraziano, in particolare, il prof. Andrea Boitani dell'Università Cattolica del Sacro Cuore e il prof. Alessandro Petretto dell'Università degli Studi di Firenze per i commenti e le preziose osservazioni. Ogni responsabilità rimane degli autori.



SAPIENZA
UNIVERSITÀ DI ROMA

Dipartimento di Ingegneria Informatica, Automatica e Gestionale
La determinazione dei costi standard nei servizi di TPL

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

- ANAV (2010), *Modello per la determinazione dei costi standard dei servizi di Trasporto Pubblico Locale su Gomma*.
- ASSTRA (2010), *Un modello di calcolo del costo standard per il trasporto pubblico locale e regionale*.
- Boitani A., Cambini C. (2004), *Le gare per i servizi di trasporto locale in Europa e in Italia: molto rumore per nulla?*, Working Paper n. 1, Hermes Ricerche.
- Boitani A., Cambini C. (2006), *To bid or not to bid, this is the question: the Italian experience in competitive tendering for local bus services*, *European Transport*, n. 33, pp. 41-53.
- Boitani A., Nicolini M., Scarpa C. (2013), *Do competition and ownership matter? Evidence from local public transport in Europe*, *Applied Economics*, vol. 45, n.11, pp. 1419-1434,
- Boitani A., Panteghini P., Pellegrini L., Ponti M., Scarpa C. (2005), *Come far ripartire le liberalizzazioni nei servizi*, in Boeri T., Faini R., Ichino A., Pisauto G., Scarpa C., Oltre il declino, Il Mulino, Bologna.
- Cambini C. e Filippini M. (2003), *Competitive Tendering and Optimal Size in the Regional Bus Transportation Industry: An Example from Italy*, *Annals of Public and Cooperative Economics*, vol. 74, n. 1, pp. 163-182.
- Cambini C., Paniccia I., Piacenza M. e Vannoni D. (2005), *Struttura di costo e rendimenti di scala nelle imprese di trasporto pubblico locale di medie-grandi dimensioni*, Ceris-Cnr, W.P. 16/2005.
- Cambini C., Piacenza M. e Vannoni D. (2007), *Restructuring Public Transit Systems: Evidence on Cost Properties from Medium and Large-Sized Companies*, *Review of Industrial Organization*, n. 31, pp. 183-203.



RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

- Cambini C., Filippini M. e Vannoni D. (2009), *Corporatization and Firm Performance: Evidence from Publicly-Provided Local Utilities*, Conference Paper: European Association Of Law & Economics 2009 Annual Meeting, Luiss University, Rome.
- Fabbi, D. (1998), *La stima della funzione di costo nel trasporto pubblico locale: una rassegna ed un'applicazione*, Economia Pubblica, n. 3, pp. 55-94.
- Fazioli R., Filippini M. e Prioni P. (1993), *Cost Structure and Efficiency of Local Public Transport: The Case of Emilia Romagna Bus Companies*, International Journal of Transport Economics, n. 3, pp. 305-324.
- Fazioli R., Filippini M. e Künzle M. (2003), *Valutazione dell'efficienza delle compagnie e imprese di bus italiane e svizzere*, in Banca d'Italia, *L'efficienza nei servizi pubblici*, Roma, pp. 175-214.
- Fraquelli G. e Piacenza M. (2003), *Caratteristiche del network, meccanismi di sussidio ed efficienza nel trasporto pubblico locale: un commento a «Valutazione dell'efficienza delle compagnie di bus italiane e svizzere» di Roberto Fazioli, Massimo Filippini e Michael Künzle*, in Banca d'Italia, *L'efficienza nei servizi pubblici*, Roma, pp. 215-232.
- Fraquelli G., Piacenza M. e Abrate G. (2001), *Il trasporto pubblico locale in Italia: variabili esplicative dei divari di costo tra le imprese*, Economia e Politica Industriale, n. 111, pp. 51-82.
- Fraquelli G., Piacenza M. e Abrate G. (2004), *Regulating Public Transit Networks: How Do Urban-Intercity Diversification and Speed-up Measures Affect Firms' Cost Performance?*, Annals of Public and Cooperative Economics, vol. 2, n. 75, pp. 193-225.



RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

- Gagnepain P. e Ivaldi M. (2002), *Incentive Regulatory Policies: the Case of Public Transit Systems in France*, RAND Journal of Economics, vol. 4, n. 33, pp. 605-629.
- ISFORT (2010), *Un futuro da costruire. 7° Rapporto sulla mobilità urbana in Italia*.
- L.E.K. Consulting (2010), *Review of Bus Profitability in England - Final Report*.
- Levaggi R. (1994), *Parametric and Non-Parametric Approach to Efficiency: The Case of Urban Transport in Italy*, Studi Economici, vol. 53 n. 49, pp. 67-88.
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (2011), *Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti. Anni 2009-2010*, Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato S.p.A., Roma.
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (2012), *Trasporto Pubblico Locale: Situazione attuale e proposte*, Roma.
- Petretto A. e Viviani A. (1984), *An Econometric Model for Cross-Section Analysis of the Production of Urban Transport Service*, Economic Notes, n. 13, pp. 35-65.
- Piacenza M. (2006), *Regulatory Contracts and Cost Efficiency: Stochastic Frontier Evidence from the Italian Local Public Transport*, Journal of Productivity Analysis, vol. 3, n.25, pp. 257-227.



PAGINA BIANCA

€ 7,20



17STC0000960