

Le aziende di Trasporto Pubblico Locale in Toscana: un confronto 2010-2015¹

A cura di
*Luciano Benedetti*²

N. 5 - Luglio 2017

Abstract: Local Public Transport Companies in Tuscany: a 2010-2015 comparison

The analysis compares the aggregate of business accounting data 2010 -2015 of the main companies focused on transportation in the regional territory and is built on the data base of Aida, Telemaco and institutional web sites. The sample covers 95.7% of users. The tuscan case symbolizes the Italian paradox: a strongly competitive legislation struggles hard, often due to its own limits and uncertainties, to translate into practice. This certainly contributes to slow down the transition to an innovative TPL system.

In local Tuscan transport on road the focus is on the developments of the regional competition for the single item that runs through a complex phase of administrative disagreement. The accounts of Tuscan companies have been analyzed in recent years to see if the legislative push towards openness to the Italian TPL market is having positive effects on the efficiency and profitability of local companies. The evolution of Italian legislation, under the growing influence of Community law, was undoubtedly confused. The frame in Tuscany is far from rational.

The total asset of Tuscan companies grows in the five-year period from 569 to 661 million (+ 16.2%). Significant increase in tangible assets was reported from 228.5 to 301.2 million (+ 31.8%). The Tuscany Region also announced in November 2016 a ban of about 9 million for new contributions to co-finance renewal of bus fleets.

Financial fixed assets grew 27.2% over the five-year period in relation to the progressive growth of inter-company ties and the presence of intercompany items. Own funds (shareholders' equity) amounted to 177 million in 2015, with modest growth (+ 1.6%). The amount of risk funds and TFR decreases, probably due to the staff reduction. Short-term debt is basically very low, while long-term debt has a significant variation, increasing from 14.5 to 77.9 million (+ 437.9%); It is interesting how the amount of accruals and deferred income increases (+ 20.3%) in parallel.

Sample companies' revenues rose to 604 million (+6.1% in the five years), with EBITDA of approximately +48 million (+ 87%). The figure appears to be the result of a moderate but progressive efficiency of management, specially in staff costs and its impact on the value of production fallen from 52.1% to 48.8%.

¹ Estratto della tesi di laurea realizzata da Benedetti in seguito al tirocinio curriculare svolto presso l'IRPET.

² Comune di Siena.

Nel trasporto pubblico locale toscano su gomma, l'attenzione si concentra sugli sviluppi della gara regionale per il lotto unico che attraversa una complessa fase di contenzioso amministrativo.

E' tuttavia interessante analizzare i conti delle aziende toscane negli ultimi anni, per verificare se la spinta legislativa verso l'apertura alla concorrenza del mercato italiano del TPL stia producendo effetti positivi sull'efficienza e sulla redditività delle aziende locali.

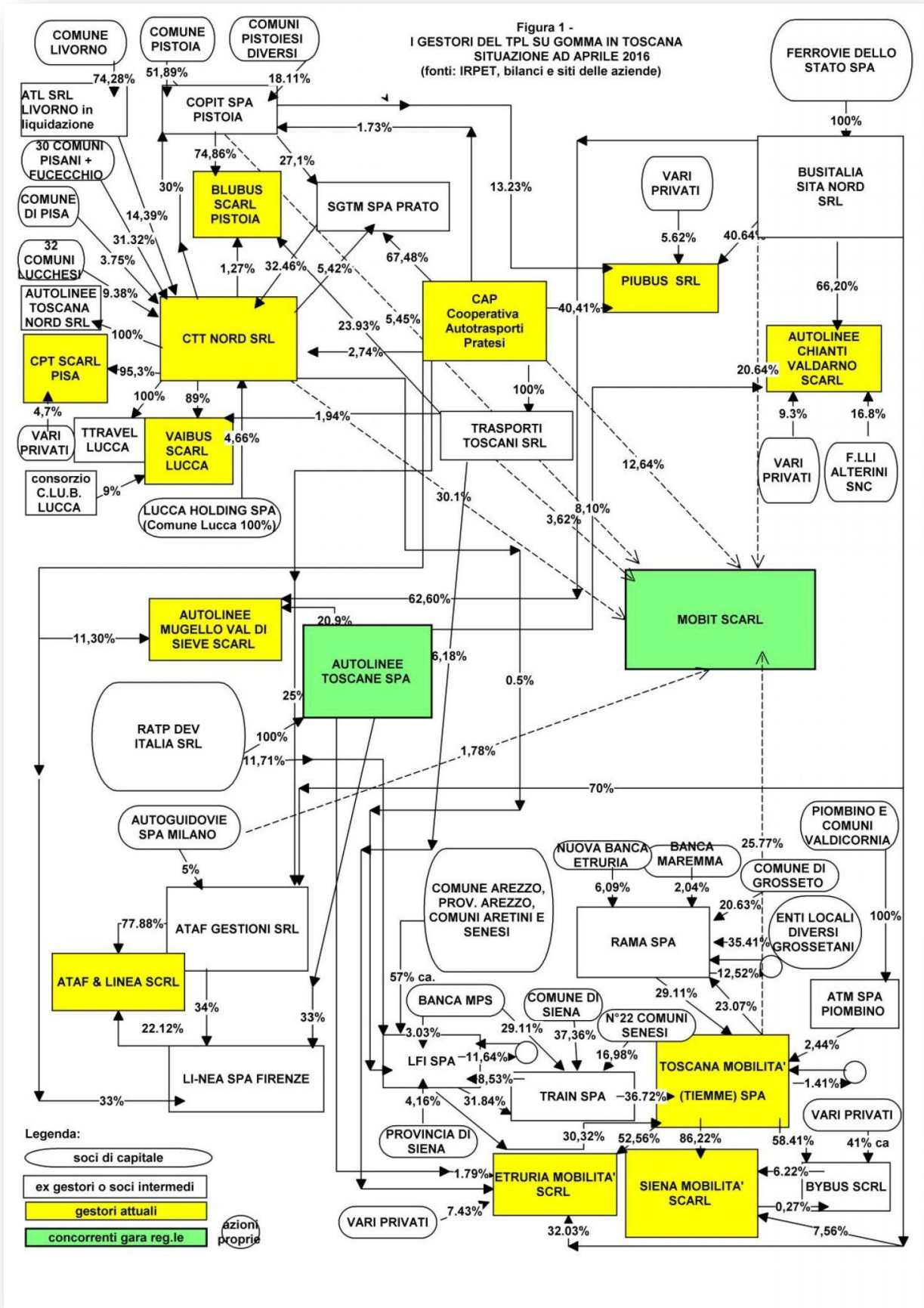
L'evoluzione normativa italiana, sotto la crescente influenza del diritto comunitario, è stata indubbiamente confusa, incerta, spesso contraddittoria e si è inserita nel più vasto filone della disciplina dei servizi pubblici locali.

In Toscana, il susseguirsi negli ultimi venti anni di forme di gestione consortili ed *in house*, di società miste pubblico-private, di obblighi legislativi di breve durata sull'assetto azionario delle società pubbliche, di allargamento dei bacini di gara, di gestioni in proroga a seguito di contenziosi amministrativi - il tutto combinato con alcune crisi finanziarie che hanno colpito, negli anni recenti, i gestori più vulnerabili - hanno determinato un quadro che appare tutt'altro che razionale: sono numerosi i casi di catene di controllo eccessivamente articolate, di possesso di azioni proprie, di partecipazioni reciproche, di compresenza nel capitale di alcune aziende minori di gruppi divenuti nel tempo concorrenti.

Nella figura che segue, con alcune semplificazioni e schematizzazioni, i soggetti del TPL toscano sono stati classificati in quattro tipologie, in un certo senso "concentriche". Partendo quindi dal livello "periferico" verso quello centrale, distinguiamo:

1. **soci di capitale** (bordi arrotondati) – comuni e province del territorio di riferimento; aziende extraregionali espressione di grandi gruppi industriali; piccoli gestori privati locali che hanno conferito rami di azienda in aziende miste; in qualche raro caso, banche locali a suo tempo entrati a far parte delle compagini come socio finanziario;
2. **ex gestori o soci intermedi** (su fondo bianco) – soggetti che operano direttamente -o hanno operato di recente- nel settore del TPL toscano. In qualche caso, hanno dato vita a poli intermedi di aggregazione societaria; spesso, detengono ancora rilevanti *asset* materiali;
3. **gestori attuali** (su fondo giallo) – attuali affidatari dei 14 bacini di esercizio infraregionali, frequentemente costituiti in forma di società consortile a responsabilità limitata (scrl);
4. **concorrenti alla gara regionale** (su fondo verde) – si tratta di MOBIT e di Autolinee Toscane, quest'ultima aggiudicataria nel 2016 della gara unica regionale, sul cui esito si è recentemente pronunciato il TAR.

E' infine indicato con un piccolo cerchio il possesso di azioni proprie.



L'analisi che segue confronta l'aggregato dei dati contabili aziendali 2010 e 2015 delle principali aziende che svolgono i servizi su gomma nel territorio regionale ed è realizzata sulla scorta delle banche dati Aida, Telemaco e dei siti web istituzionali. Il campione copre il 95,7% dell'utenza, con due rilevanti difficoltà tecniche per il confronto temporale 2010-2015:

- 1) il mutamento soggettivo dei diversi gestori: si pensi, ad esempio, alla cessione delle attività di ATAF dal Comune di Firenze a Busitalia-Sita Nord, con la nascita di ATAF Gestioni; all'aggregazione progressiva in CTT delle aziende del nord della regione; alla nascita del polo di Tiemme per la Toscana meridionale nel corso del 2010; all'uscita di scena soggetti dalla storia pluridecennale (ad es. il gruppo Lazzi), alla liquidazione di grandi aziende pubbliche (ATL, CPT), all'ingresso dei grandi operatori extraterritoriali (SITA/Busitalia, RATP);
- 2) la diffusione delle società consortili, le cui caratteristiche contabili "schermano", in buona parte, la consistenza patrimoniale e reddituale degli operatori dal punto di vista statistico.

Si è pertanto utilizzata una apposita metodologia che ha reso i dati esposti: sufficientemente confrontabili nel tempo e fra aziende diverse; attinenti alla sola gestione del servizio di TPL su gomma; meno influenzati possibile da dinamiche estranee alla gestione dei servizi di TPL; depurati dai fenomeni puramente finanziari. Il campionamento ha riguardato così una ventina di soggetti, di cui si riportano di seguito alcuni dati.

IL PATRIMONIO - Il totale dell'attivo delle aziende toscane cresce nel quinquennio da 569 a 661 milioni (+16,2%). Va segnalato in primo luogo il notevole incremento delle immobilizzazioni materiali da 228,5 a 301,2 milioni (+31,8%); è l'effetto delle significative campagne di rinnovo del parco automezzi implementate da molte aziende nell'ultimo biennio, grazie ai contributi pubblici che hanno cofinanziato l'indebitamento a lungo termine. Il recente miglioramento delle condizioni del credito ha favorito tali politiche, di cui il sistema certamente necessitava dopo anni di scarsissimi investimenti e di invecchiamento dei parchi macchine ben oltre la media europea. La Regione Toscana ha peraltro annunciato, nel novembre 2016, un bando da circa 9 milioni per nuovi contributi destinati al cofinanziamento del rinnovo dei parchi autobus.

Le immobilizzazioni finanziarie sono cresciute nel quinquennio del 27,2% in relazione alla progressiva crescita di intrecci fra le società e la presenza di partite infragruppo. Per quanto riguarda i crediti verso gli enti locali per i contratti di servizio, sembra di poter riscontrare una situazione contenuta in limiti fisiologici: su alcune grandi aziende analizzate, i tempi di pagamento appaiono oscillare fra 1 e 4 mesi.

I mezzi propri (patrimonio netto) ammontano nel 2015 a 177 milioni, con una crescita modesta (+1,6%). L'importo dei fondi rischi e TFR diminuisce, verosimilmente a causa della riduzione numerica del personale. L'indebitamento a breve è sostanzialmente molto contenuto, mentre quello a lungo termine fa registrare una variazione consistente, aumentando da 14,5 a 77,9 milioni (+437,9%); è interessante evidenziare come cresca, parallelamente, anche l'importo dei ratei e risconti passivi (+20,3%). Questi ultimi due dati corrispondono al recente acquisto di nuovi autobus di cui si è detto.

CONTO ECONOMICO - i ricavi delle aziende del campione sono saliti a 604 milioni (+6,1% nel quinquennio), con un EBITDA di circa +48 milioni (+87%). Il dato sembra essere frutto di un moderato ma progressivo efficientamento della gestione, in particolare nel costo del personale, la cui incidenza sul valore della produzione è scesa dal 52,1% al 48,8% e nell'acquisto di beni (gasolio in particolare), la cui incidenza si riduce dal 14,6% all'11,8%. Malgrado oneri finanziari piuttosto modesti, l'utile netto 2015 è limitato ed inferiore ai 5 milioni complessivi.

Gli indici di redditività delle aziende operanti in Toscana appaiono in generale miglioramento, come evidenziato nella tabella seguente:

Indice ponderato sulle vendite	% 2010	% 2015
ROE	0,80	1,97
EBITDA Margin	4,91	6,79
ROI	-4,34	1,79
ROA	-0,04	0,78
ROS	-0,90	1,55

Ci si chiede, in ogni settore, se le dimensioni delle aziende influiscono sugli indicatori reddituali. Nel TPL toscano questo non sembra avvenire: la retta di regressione lineare rispetto al fatturato aziendale, per ciascuna delle dieci variabili descritte in tabella, è inclinata positivamente, ma il coefficiente di adattamento (R^2) risulta sempre molto basso. Pertanto, le economie di scala non sembrano realizzarsi in misura significativa nel settore del TPL su gomma, osservazione peraltro confermata da una vasta e recente letteratura in materia.

È noto che il TPL è sostenuto primariamente dalle risorse statali, regionali e locali: è quindi interessante verificare la quota dei ricavi del TPL su gomma che le aziende percepiscono dall'utenza, secondo i bilanci. Per grandi aree, la zona fiorentina registra in questo senso la migliore performance (oltre il 37%), ma subisce da alcuni anni la crescente "concorrenza" (per così dire) della nuova tramvia, che ne ha eroso la quota di mercato. La zona nord presenta la copertura minore, intorno al 24%; la zona sud si mantiene poco sopra il 34%.

Quota proventi da traffico su totale proventi TPL gomma	2010	2015
Gestori Toscana nord - ovest	23,9%	24,7%
Gestori zona Fiorentina	39,4%	37,4%
Gestori Toscana sud	34,8%	34,1%

Il caso toscano rappresenta bene il paradosso italiano, in cui una legislazione di stampo fortemente concorrenziale fatica notevolmente, spesso per i propri limiti e le proprie incertezze, a tradursi in pratica. Ciò contribuisce certamente a rallentare la transizione verso un sistema di TPL innovativo, che sia allo stesso tempo economico per la pubblica amministrazione, profittevole per gli operatori del settore e, soprattutto, efficiente e soddisfacente per l'utenza dei passeggeri/viaggiatori.

Ciò nonostante, sembra che si possano cogliere nel panorama delle aziende toscane diversi spunti di positività, che possono favorevolmente orientare le dinamiche del settore nei prossimi anni.