

Sostenibilità Economica

Le risorse di APS Holding



*Il sistema di finanziamento del trasporto pubblico in Italia**

(sintesi della relazione "Obiettivi, priorità e proposte per il trasporto pubblico locale: la Carta di Venezia" a cura di Asstra)

Di seguito si riporta un estratto del documento "La Carta di Venezia", scaturita dal convegno promosso da ASSTRA - l'Associazione tra le imprese di trasporto pubblico - nel marzo del 2006, e che impegna per i prossimi cinque anni coloro che l'hanno sottoscritta a promuovere iniziative ed azioni positive che favoriscano la nascita di una nuova cultura della mobilità basata sulla qualità del servizio e sull'integrazione delle diverse modalità di trasporto pubblico di persone e delle merci. I contenuti della Carta di Venezia nascono da un'attenta analisi delle normative attuali che regolano il settore, nonché da un attento studio del ruolo strategico primario che il trasporto pubblico locale può e deve giocare per migliorare la qualità della vita delle nostre città e svilupparne l'attrattiva produttiva e commerciale. In quest'ambito la "Carta di Venezia" chiarisce in maniera esemplare le fonti di finanziamento del sistema del trasporto pubblico in Italia, analizzandone criticamente l'evoluzione ed esprimendo precise considerazioni sullo stato attuale del settore.

"I meccanismi del finanziamento al trasporto pubblico locale hanno subito nel corso degli ultimi anni diverse modifiche dettate dall'esigenza di superare il sistema di ripiano dei disavanzi a piè di lista e di contrastare la profonda crisi economica delle aziende di trasporto dovuta in massima parte ad un perdurante dissesto finanziario e ad una perdita delle quote di mercato relative al trasporto pubblico nei confronti del mezzo privato.

Il tentativo più rilevante è stato quello delineato dalla legge n 151/1981 con l'istituzione del Fondo Nazionale Trasporti (FNT), il quale nell'intenzione del legislatore voleva essere uno strumento per poter avviare il processo di riorganizzazione del settore.

Le Regioni, in questo modo, venivano in possesso di risorse finanziarie da destinare esclusivamente al settore dei trasporti sia per la parte corrente(supporto all'esercizio) sia per la parte capitale(rinnovo dei mezzi), le quali venivano determinate annualmente con legge finanziaria.

Le Regioni, a loro volta, o direttamente o attraverso la mediazione degli Enti Locali stanziavano ed erogavano i contributi sulla base dei principi e delle procedure stabiliti

con legge regionale, con l'obiettivo di conseguire l'equilibrio economico dei servizi di trasporto.

Accanto al Fondo Nazionale Trasporti venne istituito per un periodo quadriennale un fondo per gli investimenti dotato di una capacità di spesa pari a duemila miliardi di lire con lo scopo di acquistare mezzi di trasporto e di costruire ed ammodernare le infrastrutture.

Inoltre era stato previsto un meccanismo di assegnazione attraverso il quale le Regioni avrebbero dovuto ripartire i contributi di parte corrente sulla base del costo standard definito come " il costo economico standardizzato del servizio con riferimento a parametri di rigorosa ed efficiente gestione distinto per categorie e modi di trasporto e tenuto conto, attraverso analisi comparate della qualità del servizio offerto e delle condizioni ambientale in cui esso è svolto".

Il meccanismo era apparentemente semplice: gli Enti gestori avevano diritto ad un contributo pari alla differenza tra i costi standard (e non quelli effettivi) ed i ricavi accertati, che comunque dovevano coprire il costo effettivo del servizio in una misura non inferiore a quella stabilita annualmente per zone ambientali omogenee e per i diversi

¹La "Carta di Venezia" è un documento scaturito dal convegno promosso da ASSTRA, l'Associazione nazionale delle imprese del trasporto pubblico, e svoltosi a Venezia il 2 e 3 marzo del 2006.

Si tratta in pratica di una piattaforma nazionale che impegna per i prossimi cinque anni coloro che l'hanno sottoscritta a promuovere iniziative ed azioni positive che favoriscano la nascita di una nuova cultura della mobilità basata sulla qualità del servizio e sull'integrazione delle diverse modalità di trasporto pubblico di persone e delle merci.

La Carta di Venezia intervenendo sugli aspetti fondamentali della normativa nazionale di riferimento chiede:

- a) chiarezza delle regole, che sottintende la necessità di evitare il susseguirsi di continui e frammentari interventi legislativi con il conseguente riconoscimento della centralità del ruolo delle Regioni e degli Enti locali nel settore del trasporto pubblico locale;*

tipi di trasporto.

L'applicazione di questa norma non ha avuto esito felice, soprattutto per l'assenza di criteri chiari sui quali costruire una metodologia per l'individuazione dei costi standard e per le disomogeneità che si sono venute a creare nelle varie Regioni. A rendere più difficile la sua attuazione è intervenuta anche una ripartizione statale dei contributi spesso in ritardo (in corso o a fine d'anno) che ha reso di fatto impossibile una loro pianificazione preventiva nelle aziende. Il fallimento dell'obiettivo di ridurre i differenziali tra i ricavi ed i costi si evince attraverso il sempre maggiore peso del finanziamento pubblico del settore.

La critica maggiore rivolta al metodo dei costi standard è quella di averlo applicato senza definire i livelli "ottimali" di costo. Si sono invece considerati come valori standard i costi medi del servizio desumibili dai dati storici di contabilità e di bilancio.

E ancora, al di là delle buone intenzioni del legislatore, il risanamento delle aziende di trasporto pubblico locale non è stato possibile, poiché i criteri di ripartizione del FNT, dettati in sede ministeriale, si basavano esclusivamente sulla spesa storica, diventando così un premio alle imprese meno efficienti, piuttosto che uno stimolo per le imprese che avevano ben operato, limitando i loro deficit (a partire dal 1993 è stato adottato un nuovo criterio di

riparto del FNT che, invece del criterio della spesa storica, considera un insieme di parametri territoriali, demografici, economici e aziendali). Lo Stato finanziava, inoltre, i servizi su ferro di interesse locale gestiti da ferrovie in concessione, da ferrovie a gestione commissariale governativa e dalle Ferrovie dello Stato.

Questo modo di finanziare le attività di trasporto comportava, necessariamente, duplicazione di servizi: collegamenti tra le medesime località garantiti sia con il treno sia con gli autobus, finanziati dallo Stato gli uni e dalle Regioni, con le risorse del FNT, gli altri.

Di qui l'avvio di un circolo vizioso che ha reso necessari successivi provvedimenti e continui interventi per ripianare i deficit.

Fin dall'inizio degli anni novanta era stato avviato l'esame di alcuni progetti di legge diretti a riformare la legge 151. I tentativi di riforma non furono conclusi, mentre sono stati approvati numerosi provvedimenti riguardanti gli aspetti finanziari.

A partire dal 1990, le regioni a statuto speciale sono state escluse dal riparto del FNT determinato annualmente con legge finanziaria. Con la finanziaria del 1993 fu disposta la confluenza del FNT nel Fondo comune regionale, confermata anche dalle leggi finanziarie 1994 e 1995.

Il Fondo, quindi viene definitiva-

mente abolito con la legge 549/95 che ha modificato radicalmente i meccanismi di finanziamento del trasporto pubblico locale. In particolare l'art 3, c 1 ha disposto la cessazione dei trasferimenti provenienti dal FNT confluito nel Fondo comune regionale. I trasferimenti sono quindi di diretta derivazione delle Regioni, alle quali, al fine di finanziare il servizio di trasporto regionale, vengono assegnati gli introiti derivanti da una quota dell'accisa sulla benzina per autotrazione pari a 350 delle vecchie lire.

Inoltre per assicurare un livello di finanziamento pari a quello dei finanziamenti soppressi, è stato istituito un Fondo perequativo che corrisponde alle singole Regioni, a decorrere dal 1997, un importo equivalente alla differenza tra il gettito realizzato nel 1996 e l'ammontare dei trasferimenti che erano destinati dalle singole Regioni.

Nel 1996, ad eventuali difficoltà di cassa, le Regioni avrebbero potuto far fronte attraverso anticipazioni straordinarie concesse dal Ministero del Tesoro.

Le Regioni avevano comunque l'obbligo di destinare al settore del trasporto pubblico locale risorse di ammontare non inferiore alla quota del Fondo Nazionale Trasporti a ciascuna di loro assegnata nel 1995".

- b) incremento della mobilità collettiva al fine di limitare il traffico privato ed il conseguente congestionamento soprattutto delle grandi aree metropolitane;
- c) stimolare tutte le possibili integrazioni tra le diverse modalità di trasporto delle persone, e creare condizioni reali per favorire l'aggregazione tra le imprese; considerando che nella realtà italiana le imprese di trasporto sono molto più piccole rispetto a quelle che operano nei principali Stati europei;
- d) rivedere il sistema degli affidamenti diretti per la gestione dei servizi di trasporto pubblico locale, nonché la normativa che regola il subentro di un nuovo gestore e il trattamento di fine rapporto, affinché il trasporto pubblico locale possa giocare un ruolo strategico primario nel processo di miglioramento della qualità della vita delle nostre città e di sviluppo della loro attrattività produttiva e commerciale.

Il regime dei finanziamenti in seguito alla riforma.

“Le innovazioni che il settore del trasporto pubblico locale ha affrontato in seguito all’emanazione del decreto legislativo 422/97, hanno richiesto una revisione di tutto il sistema dei finanziamenti.

Il decentramento delle funzioni e compiti a livello regionale ha comportato il passaggio da una finanza derivata ad una finanza propria, attraverso la **quale le regioni hanno assunto la responsabilità diretta in materia di gestione delle risorse finanziarie.**

L’attuale sistema prevede che ogni regione costituisca annualmente un fondo destinato ai trasporti alimentato sia con risorse proprie sia con risorse trasferite.

La ratio della norma è stata palesemente quella di predisporre un meccanismo per una pianificazione organica e complessiva della spesa regionale per i trasporti ed una chiara esposizione contabile.

Le risorse del Fondo sono destinate alla organizzazione, alla gestione ed agli investimenti per i servizi minimi, la sua consistenza è definita annualmente tramite legge di bilancio, ed è articolato in una pluralità di capitoli di spesa.

Il sistema inoltre prevede che nell’ipotesi in cui i Comuni o le Province vogliano istituire dei servizi aggiuntivi, essi sono a carico dei loro bilanci.

Il recepimento delle norme stabilite dal D.Lgs. 422/97 in materia finanziaria si è caratterizzato da un’elevata disomogeneità e pertanto le situazioni peculiari delle diverse Regioni non sono facilmente assimilabili e comparabili. Infatti talune Regioni, in sostanza, non hanno previsto un Fondo Regionale Trasporti ma all’interno del proprio bilancio hanno iscritto i diversi capitoli di spesa per il trasporto locale. Ad esempio nella voce spese correnti sono state riportate le risorse destinate al trasporto su gomma da una parte e al trasporto su ferro dall’altra. Tale impostazione null’altro è stata che una mera operazione di ridenominazione di vecchi fondi; **è mancata in sostanza la previsione di un fondo regionale distinto dal bilancio capace di assumere una valenza programmatica e di definizione delle scelte politiche dei trasporti.**

Per quanto riguarda i meccanismi che sottintendono alla spesa per investimenti le fonti di finanziamento sono molteplici e coinvolgono tutti i livelli istituzionali (Stato, Regioni ed Enti Locali). Lo Stato interviene per concorrere alle spese in conto capitale finalizzate all’ammodernamento ed al potenziamento del materiale rotabile e per la costruzione e l’ammodernamento degli impianti ed infrastrutture dedicate al TPL, mentre le Regioni e gli Enti Locali, oltre che al cofinanziamento del

materiale rotabile e delle infrastrutture di trasporto (es. i meccanismi introdotti dalla legge 211 del 1992), intervengono in particolar modo per finanziarie investimenti in tecnologie applicate al trasporto.

Con specifico riferimento agli autobus si sottolinea che gli operatori, attraverso sostanziose quote di autofinanziamento, contribuiscono all’acquisto e al rinnovo di mezzi di trasporto”.

I valori economici

Sintesi dal Bilancio Consolidato 2005

in migliaia di euro (ove non diversamente specificato)

DATI ECONOMICI

Vendite	47.936
Risultato operativo lordo (EBITDA)	5.708
Ammortamenti/accantonamenti	6.014
Oneri finanziari	38
Risultato ante imposte	1.127
Risultato netto	268
Risultato operativo/vendite	11,91%
Risultato op./Capitale investito (ROI)	22,52%
Risultato netto/Patrimonio netto (ROE)	1,03%

DATI PATRIMONIALI FINANZIARI

Capitale netto di funzionamento	22.439
Attività fisse nette	80.528
Passività non finanziarie	-77.622
Capitale investito netto	25.345
coperto da: indebitamento finanz.netto	-701
patrimonio netto	26.046

DINAMICA FINANZIARIA

Cash flow operativo	7.406
Cash flow operativo netto	7.252

ALTRI DATI

Investimenti effettuati	25.705
N° medio dipendenti	625

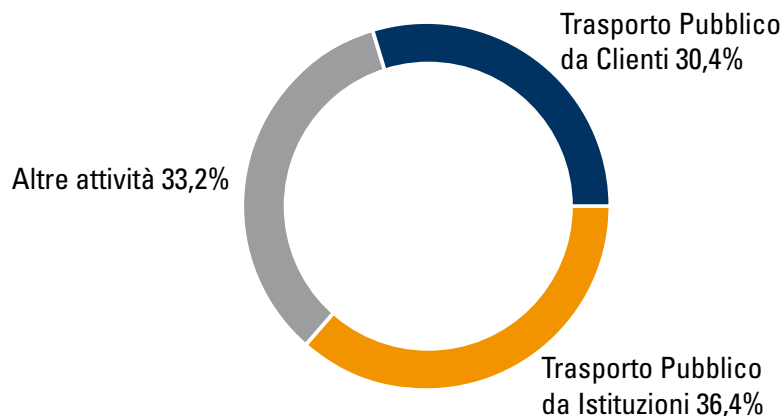
Il trasporto pubblico è una attività con forte contenuto di servizio alla collettività e come tale "assistita" dalla contribuzione pubblica.

Dalla analisi dei ricavi del Bilancio Consolidato abbiamo i seguenti valori.

valori in migliaia di euro

Ricavi

Trasporto Pubblico	14.574	30,4%
Altre attività	15.919	33,2%
Contributi dalle Istituzioni	17.443	36,4%



Scambio con gli Stakeholder

È evidente che **le istituzioni hanno un ruolo rilevante nella dinamica economica dell'impresa** portando un contributo positivo alla gestione per **oltre 17 milioni di euro.**

In realtà lo stakeholder "Istituzioni" ha una dinamica più complessa intervenendo anche su altri elementi della Sostenibilità Economica.

Lo scambio è sintetizzato nella seguente tabella ove sono riportate solo le voci principali:

Istituzioni	
Contributo c/esercizio	14.691
Contributo per investimenti	2.752
Contributo spese personale	1.698
Canoni di concessione	-2.361
Affitti	-221
Imposte	-1.385
Totale istituzioni	15.174

La riclassificazione del conto economico, proposta dalle linee guida GBS al fine di ricavare il valore aggiunto e la sua successiva distribuzione va di conseguenza adattata alla specifica realtà approfondendo gli scambi interscambi.

Analizzando i singoli stakeholder abbiamo:

Clienti	
Biglietti	8.316
Abbonamenti tariffa intera	2.647
Abbonamenti tariffa agevolata	2.462
Servizi speciali	710
Totale Trasporto Pubblico	14.135
Altre attività	16.358
Totale Clienti	30.493

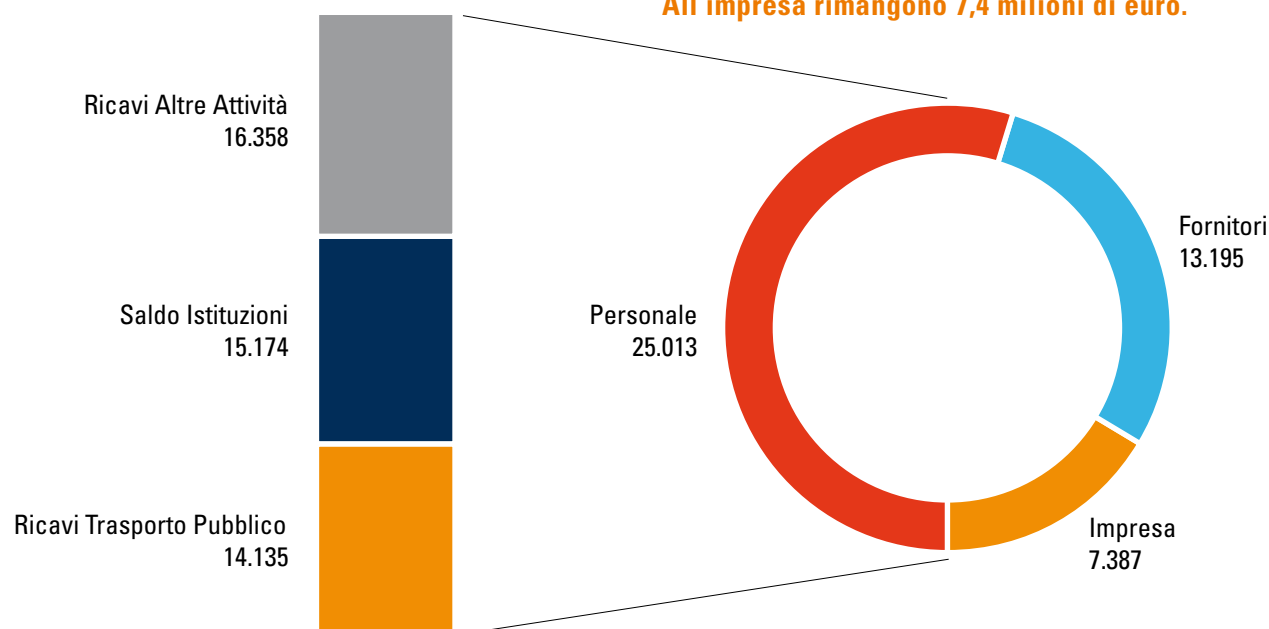
Personale	
Salari e stipendi	17.749
Oneri sociali	5.645
Accantonamento TFR	1.507
Altri costi	112
Totale Personale	25.013

Collettività	34
Comunità finanziaria	38
Fornitori	13.195

Impresa	
Ammortamenti/accantonamenti	5.916
Diversi, straord. e partecip.	1.471
Totale impresa	7.387

I dati riclassificati mostrano che Clienti e Istituzioni contribuiscono alla gestione per oltre 45 milioni di euro. Questo importo viene assorbito per 25 milioni dalle risorse umane e per 13,2 milioni dai fornitori.

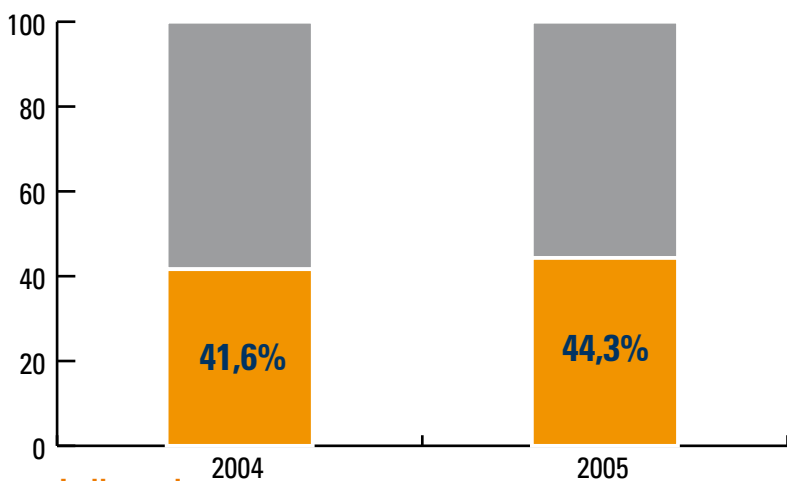
All'impresa rimangono 7,4 milioni di euro.



I costi reali del trasporto pubblico

Passeggeri trasportati per tipo di biglietto

	2004	2005	variazione	variazione %
biglietti, carnet, minibus	11.737.834	11.694.616	-43.218	-0,37
abb. settimanali	516.082	475.566	-40.516	-7,85
abb. ordinari	9.887.560	9.726.410	-161.150	-1,63
abb. studenti	5.750.580	6.019.680	269.100	4,68
totale urbani e suburbani	27.892.056	27.916.272	24.216	0,09
biglietti extraurbani	640.766	629.891	-10.875	-1,70
abbonamenti extraurbani	1.127.448	1.141.442	13.994	1,24
totale extraurbani	1.768.214	1.771.333	3.119	0,18
abb. pensionati	5.078.500	5.218.500	140.000	2,76
servizi speciali	1.525.765	1.684.865	159.100	10,43
totale	36.264.535	36.590.970	326.435	0,90



Indicatori

Copertura dei ricavi sui costi

	2004	2005
RICAVI da traffico	13.487,53	14.574,89
COSTI operativi	32.379,39	32.897,43
Ricavi/Costi	41,65%	44,30%

Ricavi e costi/passeggero

	2004	2005
RICAVI da traffico/pass.	0,371	0,398
COSTI operativi/pass.	0,893	0,899
Diff.:	- 0,522	- 0,501

Ricavi e costi/km

	2004	2005
RICAVI da traffico/km	1,474	1,628
COSTI operativi/Km	3,540	3,675

Gli indicatori di efficienza del 2005 presentano miglioramenti su tutti i parametri rilevati. In particolare **la percentuale di copertura dei ricavi sui costi, pari al 44,30% risulta tra le più alte d'Italia nel settore delle aziende di trasporto pubblico.** Tuttavia si evidenzia come per ogni passeggero salito a bordo dei bus di Aps Holding, l'azienda incassa 0,398 euro, e ne spende per trasportarlo, 0,899. Allo stesso modo, ogni chilometro percorso da ciascun autobus costa 3,675 euro, a fronte di un ricavo di 1,628 euro.

L'adeguamento delle tariffe

L'adeguamento delle tariffe dei bus di Aps Mobilità, entrato in vigore il 2 maggio del 2005, si è reso indispensabile per consentire di mantenere i livelli del servizio erogato. A fronte, infatti, di un aumento generalizzato di tutte le principali voci di costo, i contributi erogati dalla Regione Veneto sono praticamente gli stessi dal 1997. Negli ultimi quattro anni da quando è entrato in vigore l'ultimo aumento tariffario, il costo del carburante è cresciuto di quasi il 30%, il costo del personale dell'11,3%, ed il costo per le garanzie assicurative del parco autobus, è quasi raddoppiato.

Tuttavia la nuova manovra tariffaria è stata articolata in modo da consentire agli utenti abituali di conseguire sensibili risparmi, tali da assorbire l'aumento del costo dei biglietti. Chi acquista, ad esempio, il carnet da 12 tagliandi spende soltanto 10 euro, con un costo effettivo quindi di 0,83 euro per biglietto.

Analogamente, l'acquisto di abbonamenti a lunga durata, trimestrali ed annuali, permette di viaggiare sugli autobus della rete Aps a costi estremamente contenuti.

Gli investimenti

Tra gli investimenti, dei quali si parla già dettagliatamente nella nota integrativa del Bilancio economico, da segnalare l'acquisto di 30 nuovi autobus, che hanno consentito all'azienda di fare un ulteriore e significativo passo in avanti sia sul piano del rinnovo della flotta, in grado oggi di garantire ai clienti un servizio certamente più comodo e confortevole, che su quello della realizzazione di un sistema di trasporto pubblico rispettoso dell'ambiente.

Dopo i 39 autobus a metano immessi in linea nel 2004, altri 21 sono entrati infatti in servizio nel 2005. Complessivamente, quindi la flotta dei bus a metano di Aps Holding, è risultata composta da 60 veicoli, pari al 25% del parco mezzi, tra i quali 8 autosnodati da 18 metri, mentre l'età media degli autobus urbani è scesa da 9,7 anni del 2004 a 8,5 nel 2005. Completamente rinnovato inoltre il parco mezzi degli autobus extraurbani che oggi può vantare una anzianità di appena 2,9 anni.

Il piano di rinnovo degli autobus con veicoli ecologici non si è arrestato neanche nel 2006, tanto da portare oggi Aps Holding ad essere una delle prime aziende in Italia per impegno sul fronte dell'uso del gas naturale. Di questo ultimo ed impegnativo intervento l'azienda renderà conto dettagliatamente nel Bilancio di Sostenibilità del 2006.

Tra gli interventi significativi svolti nel 2005, è opportuno rammentare inoltre la radicale opera di ristrutturazione che ha interessato la mensa aziendale. I lavori, durati 3 mesi, da giugno ad agosto, hanno riguardato non soltanto i locali dove vengono serviti i pasti al personale, ma anche le cucine con la sostituzione di tutti gli arredi e di tutte le attrezzature.

Oggi l'azienda dispone di una mensa moderna ed efficiente, e – grazie agli accordi che l'azienda ha sottoscritto con il nuovo gestore – anche con maggiori garanzie di qualità.

