



Osservatorio Uil Roma e Lazio - Eures

Gestione ed erogazione del servizio di Trasporto Pubblico Locale nel Lazio

Settembre 2014

Indice

Introduzione	p. 3
Capitolo 1 – I finanziamenti regionali al TPL	p. 4
Capitolo 2 – Le società di TPL nel Lazio	p. 9
2.1 La gestione del TPL nel Lazio	p. 10
2.2 Le società di erogazione del servizio di TPL nel Lazio	p. 15
2.3 I principali dati di bilancio delle società di TPL nel Lazio	p. 23
2.4 Le retribuzioni dei vertici delle società pubbliche di TPL	p. 29

Introduzione

Il tema del Trasporto Pubblico Locale e, con esso, quello dell'accessibilità e dell'accesso universalistico ad un servizio fondamentale per la qualità della vita dei cittadini, costituisce una questione centrale nella riflessione sulla capacità e sulla qualità di governo del territorio. Al di là della sue molteplici implicazioni di carattere economico e di sviluppo (in primis quella degli investimenti in infrastrutture), finanziario (la spesa per la mobilità e il TPL è la seconda voce, in termini quantitativi, nel bilancio regionale), e naturalmente occupazionale, il tema del TPL riveste un valore realmente strategico per la crescita di un territorio, riducendo, ad esempio, i costi ed i tempi per gli spostamenti, accrescendo l'attrattività turistica, contribuendo a limitare le emissioni inquinanti e, più in generale, avvicinando le opportunità, i territori e i cittadini. Proprio per la sua connotazione di attività di interesse generale, il TPL in Italia è sostenuto con risorse pubbliche, attraverso un sistema di contributi e finanziamenti elargiti "dal lato dell'offerta", ovvero concessi alle aziende che si occupano dell'erogazione del servizio o ai territori, cioè ai Comuni, affinché possano farsi carico di garantirlo.

Negli ultimi anni si è tuttavia assistito ad un incremento dei prezzi e delle tariffe, non compensato da un miglioramento della qualità del servizio, ma determinato soltanto dall'esigenza di risanare un settore che, nonostante sia destinatario di ingenti risorse pubbliche, risulta in forte difficoltà. Tale difficoltà si lega naturalmente alla ridotta disponibilità di risorse pubbliche, ma anche ad una gestione inefficiente del sistema, rinvenibile ad esempio nel moltiplicarsi delle società di gestione regionali, con duplicazioni e proliferazioni di figure apicali (Presidenti, Amministratori, Consigli di Amministrazione, Dirigenti, ecc.), che hanno certamente contribuito al dissesto del sistema: un dissesto pagato in primo luogo dai cittadini, in termini di qualità, efficienza e continuità dei servizi, ma anche dagli stessi lavoratori del settore che, come spesso avviene nel nostro Paese e nel nostro territorio, si trovano a subire in prima persona le conseguenze di una carenza programmatica e gestionale di cui certo non sono responsabili.

Sulla base di tale premessa l'Osservatorio Uil Roma e Lazio - Eures su "Costi, efficienza e produttività della politica" dedica un primo approfondimento al tema dell'offerta di TPL nel Lazio che, partendo dall'analisi dei finanziamenti pubblici erogati al settore, prova a realizzare una fotografia relativa alle società - pubbliche e private - che operano nel TPL come soggetti di gestione o come erogatori di servizi, evidenziandone, laddove possibile, le caratteristiche, l'attività ed i risultati. Si tratta di un primo lavoro che, viste le difficoltà di reperimento e di raccolta di dati omogenei, richiederà successivi approfondimenti sulle diverse questioni che il TPL necessariamente evoca (dinamiche ed evoluzione della domanda, motivazioni e caratteristiche degli spostamenti intra ed interprovinciali, il pendolarismo, ecc.), anche in presenza di un progetto di riorganizzazione del settore che la Regione ha previsto e sul quale il Sindacato non farà mancare le proprie letture, valutazioni e proposte di modifica.

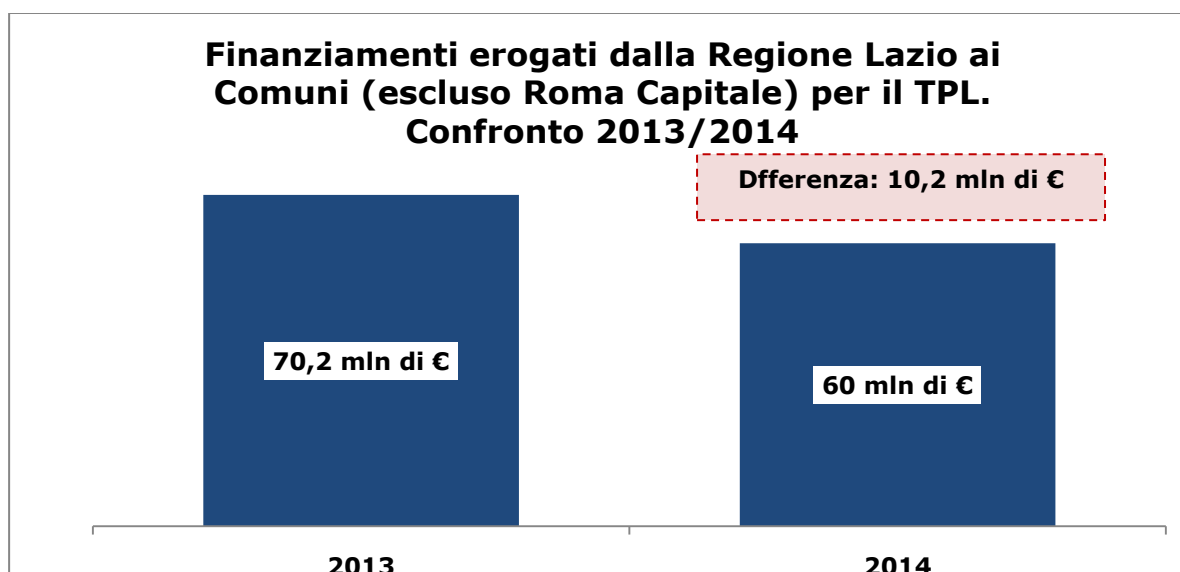
1. I finanziamenti regionali al TPL

Con la Legge di Stabilità del 2013 (Legge n. 228 del 24 dicembre 2012), in ottemperanza alle esigenze di razionalizzazione della spesa, è stato istituito un piano di "riprogrammazione" del TPL, che ha imposto una individuazione dei "servizi minimi" differente rispetto a quella che precedentemente costituiva il riferimento per il riparto dei fondi destinati al TPL di competenza dei Comuni.

Per l'anno 2014 la Giunta regionale ha stanziato 60 milioni di euro destinati al servizio di TPL nei Comuni del Lazio (54 milioni erogati con la Delibera della Giunta regionale n. 298 e gli altri 6 stanziati successivamente, su proposta dell'Assessore regionale alle Politiche del Territorio), cui occorre aggiungere le più ingenti risorse destinate a Roma Capitale, pari a 140 milioni di euro per il 2014 (Delibera della Giunta regionale n. 224/2014).

Concentrando l'attenzione sulle risorse destinate ai Comuni (esclusa cioè Roma Capitale), si rileva una riduzione di 10,2 milioni di euro rispetto al 2013 (la delibera di Giunta n. 161/2013 aveva stanziato 70,2 milioni di euro), pari ad un significativo -14,5% rispetto all'anno precedente (circa un settimo in meno).

Rapportando gli stanziamenti regionali alla popolazione residente, le risorse regionali erogate ai Comuni del Lazio (esclusa Roma) ammontano mediamente a 1.995 euro ogni 100 abitanti (meno di 20 euro per abitante), a fronte dei 2.407 euro del 2013; considerando invece l'estensione territoriale, i finanziamenti stanziati corrispondono ad un contributo pari a 3.762 euro per Km² (4.405 euro nel 2013). I destinatari dei finanziamenti regionali sono i Comuni e le numerose società che si occupano di erogare il servizio di TPL nel territorio. I fondi vengono ripartiti sulla base di criteri che considerano diversi fattori (in primis l'utenza servita), privilegiando le modalità di trasporto che prevedono un minore impatto ambientale e scegliendo le soluzioni che, a parità di qualità del servizio, comportano costi inferiori.



Fonte: Elaborazioni UIL Roma e Lazio - Eures su dati Regione Lazio

Tabella 1 – Finanziamenti erogati dalla Regione Lazio ai Comuni per il TPL (esclusa Roma Capitale). Valori assoluti, spesa per 100 abitanti e per Km². Anni 2013-2014

	2013	2014
Finanziamenti	70,2 mln di €	60 mln di €
Finanziamenti per 100 abitanti	2.407 €	1.995 €
Finanziamenti per Km ²	4.405 €	3.762 €

Fonte: Elaborazioni UIL Roma e Lazio – Eures su dati Regione Lazio e Istat

I finanziamenti ai comuni per il TPL costituiscono naturalmente soltanto una voce secondaria all'interno del capitolo del Bilancio regionale destinato al trasporto pubblico locale e alla mobilità (indicativamente circa il 13% del totale nel 2014, considerando anche i 140 milioni attribuiti a Roma Capitale): un capitolo che, come sopra accennato, rappresenta in termini di volume, la seconda voce di spesa del bilancio regionale dopo la sanità.

Inoltre, dall'analisi dei Bilanci di previsione degli ultimi 3 anni, emerge che gli stanziamenti destinati al TPL risultano forte in crescita, evidenziando un maggiore impegno al riguardo, da parte dell'attuale Giunta, rispetto a quella precedente: da un miliardo e 378 milioni del 2012 si passa infatti a un miliardo e 546 milioni nel 2013 fino ad arrivare a 1,6 miliardi nel 2014, con un incremento del 3,6% nell'ultimo anno e di ben il 16,3% rispetto al 2012.

Tabella 2 – Spesa totale per Trasporto pubblico e Mobilità nel Lazio

Bilanci di previsione*. Spesa corrente e in conto capitale - Valori assoluti in milioni di euro

	2012	2013	2014	Var. % 14/13	Var. % 14/12
Lazio	1.378,1	1.546,7	1.601,9	3,6	16,3

Fonte: Elaborazioni UIL Roma e Lazio – Eures su Bilanci della Regione Lazio

*Per il 2012 e il 2013 si fa riferimento alle previsioni di bilancio definitive.

L'analisi comparata dei documenti di bilancio delle Regioni a Statuto Ordinario consente di inquadrare il dato del Lazio nel contesto nazionale, offrendo al tempo stesso qualche interessante spunto di riflessione sul significato e sul valore degli stanziamenti regionali destinati al TPL e, più in generale, alla mobilità.

In primo luogo, infatti, il Lazio risulta la seconda regione italiana in termini di ammontare degli stanziamenti destinati al Trasporto Pubblico e alla Mobilità (1,6 miliardi di euro, pari al 4,6% del totale della spesa regionale), preceduta dalla sola Lombardia (1 miliardo e 646 milioni) e seguita, a grande distanza, dal Piemonte (con 930 milioni di euro). Valori di spesa inferiori si registrano nelle Regioni più piccole, che hanno anche "dimensioni" di bilancio più ridotte (l'ultima Regione in termini di spesa è infatti il Molise, con stanziamenti pari a circa 60 milioni di euro).

In termini relativi, tuttavia, la Regione Lazio presenta il livello di spesa più elevato, evidenziando come il tema della mobilità rappresenti un fattore centrale per il funzionamento e per lo sviluppo di un territorio caratterizzato dalla forza centripeta di Roma Capitale (al di là di tutte le possibili riflessioni e le attese

legate ad un modello policentrico), il cui impatto condiziona fortemente i destini dell'intera regione; non è un caso che i dati relativi al traffico passeggeri aereo ed al trasporto crocieristico collochino il Lazio ai vertici delle graduatorie nazionali.

Ciò premesso, in rapporto all'estensione territoriale, la spesa per il TPL e la mobilità risulta pari a 93 mila euro per Km²: un valore, questo, significativamente superiore rispetto a quello della Lombardia (69 mila euro), seconda in graduatoria, cui seguono i circa 52 mila euro della Campania. Sul fronte opposto il Molise, con una spesa pari a 13.500 euro per Km², evidenzia il livello di spesa inferiore.

Anche in rapporto alla popolazione residente il Lazio si colloca ai vertici della graduatoria nazionale (preceduta dalla sola Basilicata, che ha destinato 450 euro per abitante alla mobilità e al TPL), con una spesa per abitante pari a 288 euro, seguito dall'Umbria (277 euro) e dalla Liguria (243 euro).

Analizzando i risultati dell'ultimo Censimento (Istat) sulla Popolazione, in particolare in merito agli spostamenti per studio e lavoro, è stato inoltre possibile disporre di dati omogenei (per quanto non esaustivi) relativamente alla domanda di TPL e all'utilizzo effettivo dei servizi pubblici. Attraverso tali informazioni emerge infatti che in Italia circa 4 milioni di persone utilizzano quotidianamente i mezzi pubblici per raggiungere i luoghi di lavoro o di studio, risultando il numero assoluto dei "viaggiatori" fortemente correlato all'ampiezza demografica dei territori: il valore più alto è infatti quello della Lombardia (819 mila passeggeri), seguita dal Lazio (566 mila) e dalla Campania (369 mila). In termini relativi, in Italia circa il 13,4% delle persone che quotidianamente si reca al lavoro (o al luogo di studio) utilizza per spostarsi un mezzo di trasporto pubblico; si tratta, peraltro, di un dato in crescita rispetto al 2001, quando tale percentuale si attestava al 12,9%, che evidenzia come la compresenza di fattori economici (gli spostamenti con i mezzi pubblici sono generalmente molto meno costosi dell'utilizzo del mezzo privato, culturali (la maggiore sensibilità ai temi della sostenibilità e della qualità dell'ambiente) e di politica della mobilità (spesso disincentivanti il traffico privato, soprattutto nei centri urbani) stiano contribuendo ad una leggera ripresa del ricorso al trasporto pubblico (che resta ancora fortemente minoritario).

Tra le regioni italiane, i territori che si distinguono positivamente in termini di utilizzo del servizio di trasporto pubblico sono la Liguria e il Lazio, dove la percentuale di quanti gli spostamenti per lavoro e studio si attesta rispettivamente al 20,9 e 20,8%, seguite dalla Lombardia (15,6%), dalla Campania (15,2%) e dal Piemonte (14,2%); chiudono invece la classifica le Marche e l'Umbria, con valori pari rispettivamente al 9,2% e al 9,1%.

Scomponendo la voce del bilancio della Regione Lazio destinata a "TPL e Mobilità", è emerso che il Capitolo relativo al "TPL in senso stretto" (comprendente cioè contratti di servizio, trasferimenti agli Enti Locali e investimenti per l'ammodernamento e la manutenzione) assorbe quasi 1,3

miliardi di euro, pari ad oltre l'80% del totale delle spese per trasporti e mobilità; rapportando tale valore al numero dei cittadini del Lazio che utilizzano abitualmente il TPL (565.922 secondo i risultati del Censimento 2011) ne deriva una spesa media regionale pari a 2.266 euro annui per ogni utente effettivo.

Tabella 3 – Spesa totale per "Trasporto Pubblico e Mobilità"* nelle Regioni a Statuto Ordinario. Bilanci di previsione 2014. Spesa corrente e in conto capitale

	Spesa TPL e mobilità (mln di €)	Incidenza % del TPL e Mobilità nel bilancio	Spesa media per Km ² (€)	Spesa per abitante (€)	Utilizzatori mezzi pubblici**	% utilizzo mezzi pubblici***
Lombardia	1.645,7	4,3	68.963	168	819.024	15,6
Lazio	1.601,9	4,6	92.974	288	565.922	20,8
Piemonte	930,2	6,1	36.643	213	309.740	14,2
Veneto	792,8	4,6	43.071	162	282.680	10,9
Campania	715,7	2,9	52.349	124	369.246	15,2
Emilia R.	659,4	5,2	29.369	151	235.369	10,2
Toscana	601,5	4,2	26.168	163	209.732	11,4
Puglia	513,6	5,4	26.288	127	192.628	11,1
Abruzzo	271,4	4,6	25.055	207	70.024	11,6
Basilicata	259,0	7,0	25.713	450	28.272	11,5
Liguria	252,2	2,4	46.573	243	153.765	20,9
Calabria	250,8	2,4	16.478	128	86.910	10,7
Umbria	245,7	4,1	29.023	277	39.512	9,1
Marche	133,2	2,4	14.168	86	71.230	9,2
Molise	60,4	3,3	13.549	193	15.572	11,6

Fonte: Elaborazioni UIL Roma e Lazio – Eures su fonti varie (Bilanci regionali di previsione per l'anno 2014 e Istat, risultati Censimento della popolazione e delle abitazioni 2011)

*Comprende la spesa per il TPL "in senso stretto" (contratti di servizio e investimenti per l'ammodernamento del TPL), spese per il trasporto ferroviario e per vie d'acqua (servizio di trasporto e manutenzione infrastrutture ferroviarie, marittime e portuali), viabilità (manutenzione itinerari ciclabili e reti stradali) e investimenti per interventi di politica unitaria regionale per i trasporti e il diritto alla mobilità.

Popolazione che usa i mezzi pubblici (treno, tram, autobus e metropolitana) per recarsi nei luoghi di studio/lavoro. *Percentuale di popolazione che usa i mezzi pubblici rapportata al totale della popolazione che si reca abitualmente nei luoghi di studio/lavoro.

A conclusione dell'analisi comparata, provando a costruire un "Indice sintetico della centralità del TPL e della Mobilità" nelle politiche regionali, il Lazio si posiziona al primo posto nella graduatoria nazionale (tra le 15 Regioni a statuto ordinario), con un punteggio complessivo pari a 822/1.000, con il punteggio più alto (1.000/1.000), relativamente alla spesa media per Km² ed il secondo valore per quanto riguarda la spesa media per TPL e Mobilità per abitante (con un valore pari a 641/1000, preceduta dalla Basilicata) e la percentuale degli utilizzatori di mezzi pubblici negli spostamenti per studio e lavoro (993/1000), preceduta dalla Liguria. Soltanto nel punteggio relativo al peso del Capitolo di Bilancio destinato al TPL e alla Mobilità sul totale delle spese regionali il Lazio si colloca in una posizione intermedia (risulta infatti quinta, con un punteggio pari a 654/1000), a fronte delle migliori performance della Basilicata (che risulta prima, con un punteggio pari a 1.000/1.000), del Piemonte (875/1.000), della Puglia (777/1000) e dell'Emilia Romagna (743/1000), anche in presenza di una più

forte componente finanziaria nel bilancio del Lazio, presumibilmente legata all'indebitamento accumulato nella gestione della Sanità.

Riprendendo l'osservazione complessiva della graduatoria emersa in base all'*Indice sintetico della centralità della Spesa per TPL e mobilità nelle politiche regionali*, in seconda posizione si colloca la Basilicata (706/1000), seguita dalla Lombardia (618/1000), dal Piemonte (605/1000) e dalla Liguria (597/1000).

Chiudono invece la classifica la Toscana (con un punteggio medio pari a 447/1.000), il Molise (399/1.000), la Calabria (331/1000) e, in ultimo, le Marche (281/1.000).

Tabella 4 – Indice sintetico della centralità della Spesa per TPL e Mobilità nelle politiche regionali
Punteggi analitici per singola variabile (base 1000), media aritmetica e graduatoria regionale

	Incidenza di TPL e Mobilità nel bilancio	Spesa media TPL per Km²	Spesa media TPL per abitante	% utilizzo mezzi pubblici*	Media aritmetica punteggi	Graduatoria
Lazio	654	1000	641	993	822	1
Basilicata	1000	277	1000	549	706	2
Lombardia	611	742	374	747	618	3
Piemonte	875	394	473	677	605	4
Liguria	346	501	540	1000	597	5
Veneto	653	463	361	520	499	6
Campania	413	563	276	726	494	7
Umbria	588	312	617	436	488	8
Abruzzo	651	270	460	557	484	9
Emilia R.	743	316	335	489	471	10
Puglia	777	283	282	531	468	11
Toscana	602	281	362	543	447	12
Molise	465	146	429	556	399	13
Calabria	349	177	285	512	331	14
Marche	340	152	192	442	281	15

Fonte: Elaborazioni UIL Roma e Lazio – Eures su fonti varie (Bilanci regionali di previsione per l'anno 2014 e Istat, risultati Censimento della popolazione e delle abitazioni 2011)

*Popolazione che usa i mezzi pubblici (treno, tram, autobus e metropolitana) per recarsi nei luoghi di studio/lavoro **Percentuale di popolazione che usa i mezzi pubblici rapportata al totale della popolazione che si reca abitualmente nei luoghi di studio/lavoro.

2. Le società di TPL nel Lazio

Oltre a Cotral e ATAC, che da sole costituiscono circa l'80% dell'intera offerta regionale, sia in termini di fatturato che di forza lavoro impiegata, il servizio di TPL regionale è costituito da un universo di numerose piccole e medie imprese, soprattutto di proprietà privata, che si occupano di trasporto pubblico locale in maniera esclusiva o parallelamente ad altre attività (autonoleggio, trasporto privato, gestione dei rifiuti, ecc.) prestando servizio in aree geografiche molto ridotte (spesso non più di 5-6 Comuni) e contribuendo a garantire il servizio in tutto il territorio regionale.

Al fine di costruire un quadro il più possibile esaustivo delle imprese di TPL – pubbliche e private – che costituiscono il panorama regionale, in assenza di documenti ufficiali al riguardo si è cercato di realizzare un "censimento" delle società di TPL attraverso un'ampia ed approfondita ricerca sui siti web dei Comuni e della Provincia del Lazio, integrata da contatti telefonici e dall'accesso a tutte le altre fonti aperte disponibili. a una indagine diretta tra le imprese. L'analisi, oltre a censire il numero ed il bacino territoriale coperto da ciascuna società di TPL (ovvero quelle imprese con sede legale nel Lazio che svolgono servizio urbano e/o extraurbano), ha cercato di indagare complessivamente l'organizzazione e la gestione della mobilità pubblica nei territori di riferimento e di avviare una riflessione sul tema dei costi e degli effettivi spazi di mercato legati a tale funzione. Un'azione preliminare, a tale riguardo, è stata quella di distinguere le società controllate da Enti pubblici da quelle a capitale privato, verificando la presenza di eventuali partecipazioni pubbliche in società di TPL da parte degli enti presi in esame, analizzando la sezione trasparenza dei siti, obbligatoria dopo l'entrata in vigore del D.lgs. 33/2013.

Ottenuto l'elenco delle imprese di TPL del territorio regionale, il lavoro di analisi ha previsto una terza fase, consistente nella raccolta delle principali informazioni societarie, sia di carattere generale (forma giuridica, anno di costituzione, numero di Comuni serviti), sia di tipo contabile e finanziario (fatturato, reddito d'esercizio, ecc.).

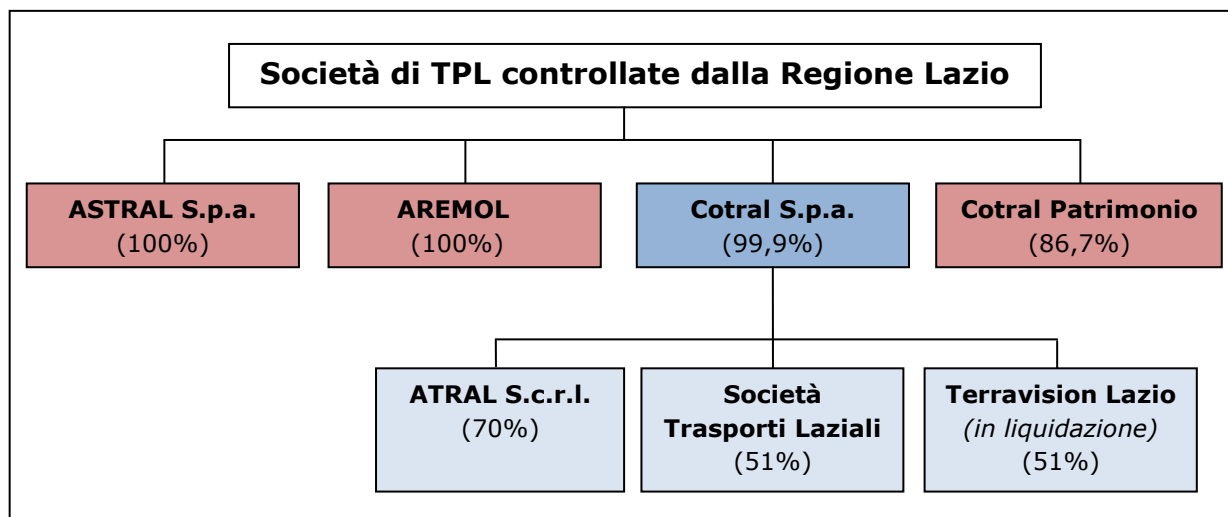
La raccolta dei dati societari è avvenuta in prima istanza attraverso le informazioni disponibili sui siti web delle società e, in caso di non disponibilità dei dati o di totale assenza di un sito web di riferimento, attraverso la compilazione di un questionario inviato via mail previa comunicazione telefonica. A causa della ridotta collaborazione ricevuta, l'analisi è stata possibile soltanto in relazione ad alcuni degli obiettivi prefissati, mentre si è fatto ricorso all'analisi dei bilanci societari per le informazioni di carattere finanziario.

L'attività di ricerca condotta ha consentito di individuare un insieme di 66 società, con sede legale nel Lazio, che si occupano dell'organizzazione del trasporto pubblico nel territorio regionale. Di queste, 62 sono società di TPL vere e proprie, occupandosi cioè dell'erogazione del servizio, mentre 4 si occupano di attività di gestione, programmazione e pianificazione del servizio.

Poiché le società di gestione presentano un "oggetto" e, più in generale, caratteristiche che le rendono poco confrontabili con quelle che svolgono servizio di TPL vero e proprio, ciascuno dei due gruppi è stato oggetto di uno specifico approfondimento.

2.1 Le società di gestione del TPL nel Lazio

La Regione Lazio possiede, direttamente o indirettamente, le partecipazioni di 6 società che si occupano di TPL: oltre a Cotral, partecipata al 99,9% dalla Regione (la restante quota è divisa tra Roma Capitale e le Province di Roma, Rieti e Viterbo) occorre infatti considerare le sue 2 controllate, ovvero ATRAL e Società Trasporti Laziali, partecipate rispettivamente per il 70 e il 51%, cui si aggiunge Terravision Lazio che però risulta in liquidazione, nonché il capitale sociale di 3 società che si occupano di attività di gestione, pianificazione e programmazione del servizio di TPL. Le società di gestione del TPL regionale sono AREMOL - controllata interamente dalla Regione Lazio - e Cotral Patrimonio, per la quale la Regione detiene comunque il controllo, possedendo l'86,7% del capitale sociale. A queste si aggiunge Astral Spa, che pur non essendo una società di gestione di TPL vera e propria (si occupa prevalentemente di progettazione e manutenzione della rete viaria regionale), sarà oggetto di fusione all'interno della prevista Agenzia unica per la mobilità insieme ad Aremol e Cotral Patrimonio.



Fonte: Elaborazioni Uil Roma e Lazio – Eures su fonti diverse

Accanto alle società regionali, occorre inoltre sottolineare la presenza di "Roma Servizi per la Mobilità" di cui Roma Capitale possiede il capitale sociale, che si occupa della pianificazione e programmazione del servizio di TPL nel territorio di Roma Capitale e che, in un'ottica di razionalizzazione, integrazione ed efficientamento dei servizi, potrà costituire un successivo capitolo di riflessione sulla gestione del TPL nel Lazio.

Tabella 1 – Le società di gestione, pianificazione e programmazione del servizio TPL. Dati generali

	Struttura partecipazioni	Forma giuridica	Anno di costituzione
AREMOL	100% Regione Lazio	n.d.	2006
ASTRAL	100% Regione Lazio	S.p.a.	2002
Cotral Patrimonio	86,7% Regione Lazio	S.c.r.l.	2008
ROMA Servizi per la Mobilità	100% Comune di Roma	S.r.l.	2010

Fonte: Elaborazioni Uil Roma e Lazio – Eures su fonti diverse

Come sopra anticipato, anche la Giunta Zingaretti, in risposta all’esigenza di efficientamento e razionalizzazione prevista dalla Spending Review, sta provvedendo a una riorganizzazione delle società regionali di TPL, attraverso programmi di fusioni e accorpamenti. Anche in passato la precedente Giunta Polverini aveva denunciato l’elevato numero di enti e agenzie di TPL e la forte esposizione debitoria di molti di questi organismi, predisponendo un piano di fusione – mai realizzato – tra Cotral Spa e Cotral Patrimonio.

Il programma della Legislatura Zingaretti, al contrario, prevede la fusione delle 3 società che si occupano della programmazione e della gestione del TPL regionale, ovvero Aremol, Astral e Cotral Patrimonio e la realizzazione di un’Agenzia Unica per la Mobilità. Il Progetto di accorpamento, la cui declinazione operativa è attesa proprio nell’attuale mese di settembre 2014, prevede quindi lo smantellamento delle 3 società con attività sovrapposte e “doppioni di competenze”.

L’analisi dei dati disponibili relativamente alle società Cotral Patrimonio e Astral – per Aremol occorre denunciare una totale assenza di trasparenza, non risultando reperibili né i dati retributivi del CdA né i documenti di bilancio -, evidenzia un giro d’affari annuo pari complessivamente a 37,5 milioni di euro e un numero di dipendenti pari a 320 (di cui 22 dirigenti), per un costo complessivo del personale pari a 17,8 milioni di euro.

Ancora superiori risultano i valori della società “Roma Servizi per la Mobilità”, chiamata alla gestione del TPL di Roma Capitale, con un fatturato di 41,1 milioni di euro e 346 dipendenti, ma con un numero di dirigenti (11), inferiore a quello della sola Astral (16), e pari alla metà di quelli censiti per le due società regionali (sono 6 quelli in carico a Cotral Patrimonio).

Tabella 2 – Le società di gestione, pianificazione e programmazione del servizio TPL. Dati di bilancio*

	Fatturato	Costi di produzione	Risultato esercizio	Numero dipendenti	Numero dirigenti	Costo del personale
AREMOL	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
ASTRAL	3,1 mln	13 mln	-6,5 mln	184	16	10,4 mln
Cotral Patrimonio	34,4 mln	49 mln	141.000	136	6	7,4 mln
ROMA Servizi per la Mobilità	41,1 mln	45 mln	1,6 mln	346	11	18,0 mln

Fonte: Elaborazioni Uil Roma e Lazio – Eures su fonti diverse *Il bilancio di ASTRAL S.p.a. è relativo all’anno 2013. I dati di Cotral Patrimonio e Roma Servizi per la Mobilità fanno riferimento all’esercizio 2012.

Al di là del discorso relativo al necessario efficientamento organizzativo, l'accorpamento delle 3 società regionali all'interno dell'Agenzia Unica dovrebbe comportare, anche nelle intenzioni della stessa Regione, una significativa riduzione dei costi (soprattutto in relazione alle figure apicali e alla logistica), anche auspicando un azzeramento degli sprechi legati alla cattiva gestione.

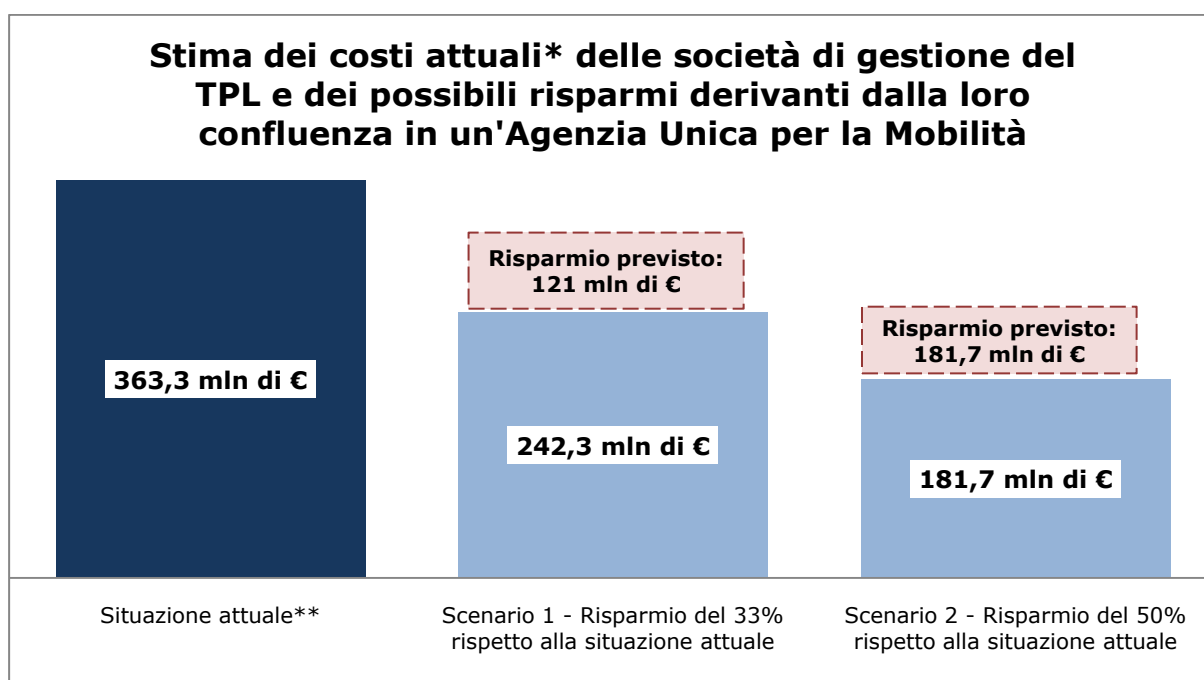
La stima quantitativa dei risparmi, tuttavia, risulta alquanto complessa, sia per l'impossibilità di conoscere a priori l'entità delle voci principali di costo del bilancio della nuova società, sia per l'impossibilità di reperire alcuni dati e informazioni utili alla definizione di misure di stima. Con riferimento alla società Aremol, come precedentemente segnalato, si denuncia infatti una totale assenza di accessibilità alle informazioni oggettive, non compensata dalla presenza di alcune segnalazioni di origine giornalistica che possono far immaginare un quadro poco rassicurante: il sito web istituzionale di AREMOL risulta infatti attualmente privo della sezione "Trasparenza", obbligatoria con il D.Lgs. 33/2013, né è stato possibile, neanche attraverso fonti indirette, reperire dati utili relativi ai documenti contabili o ai compensi del CdA.

Tuttavia, è presumibile – oltre ad essere politicamente dovuto - che la procedura di accorpamento societario sarà accompagnata dalla parziale dismissione dei beni materiali precedentemente detenuti dalle 3 società (soprattutto fabbricati e impianti su cui giacevano le sedi societarie), dalla soppressione dei Consigli di Amministrazione con la creazione di un unico organo istituzionale e dalla ridefinizione dell'assetto dirigenziale del nuovo ente costituito. Considerando quindi le precedenti esperienze di accorpamento e/o razionalizzazione delle società controllate da Enti pubblici, nonché le informazioni disponibili sui risultati attesi dal processo analizzato, è possibile considerare due differenti scenari relativi alla riduzione dei costi derivanti dalla riduzione delle duplicazioni e dalle contestuali economie di scala, entro i quali dovrebbero posizionarsi i nuovi costi.

Partendo quindi dall'analisi dei costi complessivi delle società di gestione del TPL regionale attualmente esistenti, confrontate con quelle attese per la nascente Agenzia Unica per la mobilità, un primo scenario considera una riduzione degli organi amministrativi, la parziale dismissione delle immobilizzazioni ed una riorganizzazione della dirigenza di circa il 33% rispetto alla consistenza attuale (secondo le dichiarazioni rilasciate dal Governatore Zingaretti è previsto un consistente taglio delle "poltrone", che dalle attuali 16 diventeranno 4 nella società unica, che sarà composto da un collegio sindacale di 3 componenti e un amministratore unico); un secondo più "ottimistico" scenario considera invece un intervento più incisivo, prevedendo un complessivo dimezzamento dei costi attualmente sostenuti. Conseguentemente, se attualmente la spesa complessiva per le 3 società di gestione è stimabile intorno ai 363,3 milioni di euro (tale valore è stato ottenuto sommando i costi effettivi di Cotral Patrimonio e di Astral a quelli invece soltanto presumibili per Aremol, stimati considerando il valore medio di quelli delle prime due).

Considerando quindi il primo scenario, che prevede un risparmio del 33% (pari a 121 milioni di euro in termini assoluti), i costi della nuova Agenzia Unica ammonterebbero a 242,3 milioni di euro, mentre facendo riferimento alla seconda ipotesi, che prevede un risparmio del 50%, le spese dell’Agenzia Unica sarebbero pari a 181,7 milioni di euro.

Se, infine, si considerasse un ulteriore scenario, più ottimistico ma meno verosimile rispetto ai primi due, ipotizzando cioè che la nuova società abbia le stesse “dimensioni” di bilancio di una sola delle 3 società preesistenti, inglobando completamente le altre due, i costi dell’Agenzia Unica sarebbero pari a 121,3 milioni di euro e si otterrebbe un risparmio di 242 milioni (-67% delle spese).



Fonte: Stime Eures Ricerche Economiche e Sociali

*Sono comprese le immobilizzazioni materiali, i compensi del CdA e le retribuzioni dei dirigenti. **I costi relativi a Aremol, non disponibili, sono stati stimati considerando il dato medio di Astral e Cotral Patrimonio.

La razionalizzazione delle spese sarà dovuta soprattutto alla dismissione delle immobilizzazioni materiali, che sarà pari a 120 milioni di euro se si considera la prima ipotesi e a 180 milioni con riferimento al secondo scenario. I tagli alla spesa per i compensi dei membri del Consiglio di Amministrazione, che diventerà un unico organo sopprimendo quelli delle 3 società preesistenti – riducendo il numero di “poltrone” di 12 unità in base alle dichiarazioni di Zingaretti -, ammonteranno a 180 mila euro annue in base al primo scenario e a 270 mila in base al secondo. Con riferimento ai dirigenti, infine, il risparmio possibile si attesta a 1,1 milioni di euro in base all’ipotesi A e a 1,7 milioni considerando il secondo scenario; la riduzione dei costi della dirigenza è attribuibile sia a possibili operazioni di razionalizzazione (e/o di riassorbimento all’interno della struttura regionale) sia alla riduzione di quei compensi non in linea con la nuova normativa regionale in materia di retribuzioni dei dirigenti e dei manager.

Tabella 3 – Possibili risparmi derivanti dalla creazione della Società unica di gestione regionale in base alle diverse voci

	Scenario 1 Risparmio del 33% rispetto alla situazione attuale	Scenario 2 Risparmio del 50% rispetto alla situazione attuale
<i>Dismissione di immobilizzazioni materiali</i>	<i>119,7 mln di euro</i>	<i>179,8 mln di euro</i>
Retribuzione del CdA*	180.000 euro	270.000 euro
<i>Costo dei dirigenti</i>	<i>1,1 mln di euro</i>	<i>1,7 mln di euro</i>
Risparmio previsto	121 mln di euro	181,7 mln di euro

Fonte: Stime Uil Roma e Lazio - Eures Ricerche Economiche e Sociali

*Il dato è stato stimato considerando le dichiarazioni del Governatore, in base alle quali è prevista una riduzione delle "poltrone" del CdA pari al 75% (da 16 membri complessivi a 4 membri).

Nella determinazione dei risparmi, infine, occorre tenere presente l'opportunità, almeno in un secondo momento, di far confluire all'interno dell'Agenzia Unica per la Mobilità anche l'attuale società di gestione "Roma Servizi per la Mobilità", la società di pianificazione e programmazione del Comune di Roma, che attualmente impiega 346 dipendenti – di cui 11 dirigenti – possiede immobilizzazioni materiali per un valore complessivo di quasi 1 milione di euro ed è gestita da un CdA che costa 120 mila euro l'anno.

Da tale accorpamento, seguendo il ragionamento sopra esposto, potrebbe derivare un ulteriore risparmio pari a circa 1 milione di euro (considerando un dimezzamento dei costi relativi a dirigenti, immobilizzazioni e agli organi Amministrativi).

L'esigenza di risanamento del bilancio e di ridimensionamento della spesa pubblica, che sta indirizzando la Regione Lazio verso la realizzazione dell'Agenzia Unica, ha riguardato anche altre regioni italiane, che hanno avviato interventi di riorganizzazione, razionalizzazione ed efficientamento del trasporto pubblico.

Le riforme - portate avanti dalle amministrazioni locali - hanno avuto ad oggetto la riduzione del numero delle imprese di trasporto pubblico locale, operata attraverso processi di fusione e aggregazione delle numerose società esistenti. Si segnalano, a tale riguardo, i casi di alcune regioni italiane che hanno avviato interventi di riorganizzazione del TPL. In particolare, Toscana, Marche, Liguria e Piemonte hanno avviato processi di razionalizzazione delle società di programmazione e gestione del TPL su scala regionale, prevedendo, in alcuni casi, anche la realizzazione di una società unica, così come è stato progettato per la Regione Lazio. L'Emilia Romagna e la Lombardia, al contrario, hanno avviato processi di razionalizzazione della rete di erogazione del trasporto pubblico, riducendo il numero delle società di TPL e allargando i bacini territoriali di competenza di ciascuna di esse (le aziende si sono ridotte da 9 a 4 in Emilia Romagna e da 24 a 5 in Lombardia). Si segnala, infine, il caso della Regione Puglia, che ha istituito un consorzio tra tutti gli enti di erogazione di TPL – sia pubblici che privati – con lo scopo di garantire una maggiore integrazione tra le società e offrire dunque un servizio più efficiente.

Tabella 4 – Le Regioni italiane a Statuto Ordinario che hanno avviato processi di riorganizzazione del TPL

Toscana	Con la LR n. 65/2010 la Regione ha posto le basi per la creazione di un unico ente di gestione (in passato i bacini territoriali erano 14).
Marche	Con la Delibera di Giunta Regionale n. 969/2012 gli ambiti territoriali per lo svolgimento dei servizi di TPL sono stati organizzati in un bacino unico regionale per la programmazione integrata dei servizi automobilistici e ferroviari, con 5 ambiti di gestione dei servizi urbani ed extraurbani, corrispondenti agli ambiti territoriali delle Province.
Liguria	L'8 agosto 2014 è stata decisa la nascita ufficiale dell'Agazia unica per il TPL, composta da Regione, Province liguri e Comuni capoluogo, con il compito principale di compiere le procedure per l'affidamento del servizio di trasporto in tutto il bacino regionale.
Emilia Romagna	La Regione è impegnata in un progetto di aggregazione delle imprese di trasporto pubblico. Dalle 9 aziende di trasporto si è passati a 4 nuovi soggetti che operano in differenti bacini territoriali, ovvero SETA Spa (operante a Modena, Reggio Emilia e Piacenza), TPER Spa (Bologna e Ferrara), START Romagna SPA (Ravenna, Forlì-Cesena e Rimini) e TEP (Parma).
Lombardia	Con la LR n. 6/2012 è stata attuata una riforma del TPL che attua una razionalizzazione della rete di trasporto pubblico e semplifica la gestione attraverso l'istituzione di 5 Agenzie per 5 bacini d'utenza (al posto dei 24 esistenti in precedenza) con l'obiettivo di migliorare l'efficienza e abbattere i costi.
Piemonte	L'Agazia Unica per la gestione del TPL è presente dal 2003. Denominata AMM – Agazia per la Mobilità Metropolitana e Regionale -, è nata da un consorzio tra le province e le principali città piemontesi.
Abruzzo	Il consigliere regionale delegato per i trasporti Camillo D'Alessandro ha recentemente dichiarato che tra i progetti dell'attuale legislatura c'è anche la creazione di un'azienda unica pubblica per lo svolgimento dei servizi di TPL, che nascerà dalla fusione delle 3 aziende pubbliche esistenti in Abruzzo.
Puglia	La Regione ha istituito una società consortile denominata Co.Tra.P., che riunisce tutte le società di erogazione di TPL operanti nel territorio regionale, con lo scopo di garantire una maggiore integrazione e qualità del servizio.

Fonte: Elaborazioni Uil Roma e Lazio – Eures su fonti diverse

2.2 Le società di erogazione del servizio di TPL nel Lazio: dati generali

L'erogazione del TPL regionale è garantita da un sistema eterogeneo di aziende pubbliche e soprattutto private che, in modo esclusivo o parziale, offrono servizi di trasporto pubblico in ambito urbano o extraurbano.

La necessità di semplificazione e razionalizzazione, dettata dall'esigenza di contenere la spesa pubblica ma, nel contempo, di garantire un servizio efficace e efficiente, pone importanti interrogativi circa la possibilità di fusioni e accorpamenti che coinvolgano anche le aziende di erogazione del TPL, quindi non soltanto quelle di gestione e pianificazione, considerando che il loro "spazio di mercato" è costituito per una parte significativa proprio dai trasferimenti della Regione ai Comuni destinati a tale servizio.

Immediati ed evidenti vantaggi al riguardo possono essere rinvenuti nella riduzione complessiva dei costi, nel coordinamento tra le linee e le corse o nelle

economie di scala legate alla gestione del personale, agli acquisti e alla manutenzione, oltre alla reale possibilità di offrire all'utenza un servizio omogeneo su tutto il territorio regionale.

L'entità dei risparmi derivanti da un processo di razionalizzazione delle strutture di erogazione sarebbe notevole, considerando che le due società pubbliche di maggiori dimensioni – Cotral e ATAC – sostengono costi della produzione pari complessivamente a 1,6 miliardi di euro annui (di cui il 47% circa è costituito dai costi per il personale), con un fatturato complessivo di quasi un miliardo di euro. Una razionalizzazione appare evidentemente possibile considerando che i due Consigli di Amministrazione costano rispettivamente (400.000 e 360.000 euro), che i dirigenti delle due società (15 di Cotral e 85 di Atac) costano rispettivamente 1,8 e 12,2 milioni e che le due società dispongono di immobilizzazioni materiali pari rispettivamente a 14,4 e 768 milioni.

A tale proposito si segnala l'esempio virtuoso della Regione Puglia, che, attraverso la costituzione del consorzio Co.tra.p. (Consorzio Trasporti Puglia), ha generato un soggetto in grado di coinvolgere tutte le imprese di TPL pubbliche e private che operano nel territorio regionale (oggi 72) e di garantire una forte politica di integrazione tra le aziende in termini di orari, numero di corse e territori serviti. Sull'esempio di Co.tra.p., anche per la Regione Lazio si auspica la realizzazione di una società in grado di inglobare l'eccessivo numero di aziende di erogazione di TPL che popolano il panorama regionale (in prospettiva tale riflessione dovrebbe includere anche il tema del trasporto su ferro); in presenza di un sistema più compatto e meno articolato, anche la determinazione delle tariffe seguirebbe una politica comune, con importanti vantaggi in termini di equità nell'accesso al servizio.

Tornando ad esaminare nel dettaglio le informazioni relative alla Regione Lazio, le società che si occupano dell'erogazione del servizio di trasporto pubblico locale su scala regionale risultano essere 62 (non esistendo una fonte accreditata di riferimento al riguardo, il dato potrebbe tuttavia non essere del tutto esaustivo); a differenza delle società di gestione, queste sono prevalentemente di proprietà privata e garantiscono il servizio di TPL attraverso la stipula di accordi e convenzioni con i Comuni concessionari.

Nel dettaglio, l'analisi della struttura proprietaria delle suddette società di TPL ha consentito di evidenziare che circa 9 su 10 sono di proprietà di privati (l'87,9% del totale); in termini assoluti, si tratta di 54 società, di cui 53 a capitale interamente privato e una mista, controllata per l'80% da soci privati (si tratta della società Roma TPL, il cui 20% del capitale sociale è detenuto dalla Regione Umbria). Le società pubbliche sono invece 8 (12 se si considerano anche le 4 società di gestione), di cui 7 interamente pubbliche, cui si aggiunge la società ASM Rieti, controllata per il 62% dal Comune di Rieti e partecipata da privati per il restante 38%.



Fonte: Elaborazioni Uil Roma e Lazio – Eures su fonti diverse

Tabella 5 – Le società di TPL nel Lazio classificate in base alla struttura proprietaria.

	V.A.	%
Capitale privato	54	87,1
- di cui capitale interamente privato	53	85,5
- di cui mista a prevalenza privata	1	1,6
Capitale pubblico	8	12,9
-di cui interamente controllata da ente pubblico	7	11,3
-di cui mista con prevalenza pubblica	1	1,6
Totale	62	100,0

Fonte: Elaborazioni Uil Roma e Lazio – Eures su fonti diverse

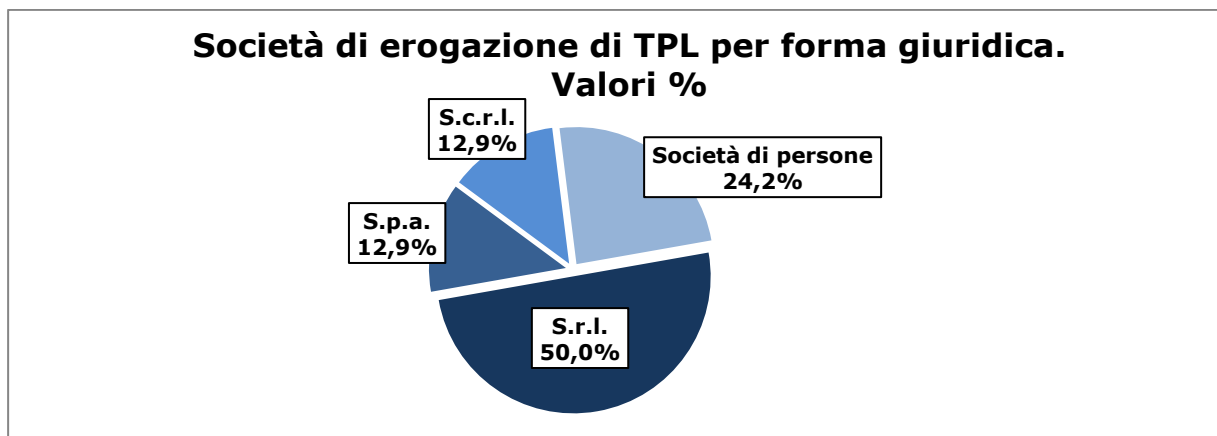
Le informazioni relative alle sedi legali evidenziano in primo luogo, al di là delle dimensioni delle imprese stesse e/o della dimensione del territorio servito, che il 37,1% delle società è localizzato nella Provincia Capitolina (13 hanno sede a Roma e 10 negli altri comuni della Provincia), seguita da Frosinone e Latina (entrambe con 17 società); molto inferiore l’offerta a Viterbo (con 4 società) e Rieti, dove si conta una sola società localizzata nel comune Capoluogo.

Tabella 6 – Le società di TPL nel Lazio classificate in base alla sede legale.

Provincia	V.A.	%
Roma	23	37,1
Frosinone	17	27,4
Latina	17	27,4
Viterbo	4	6,5
Rieti	1	1,6
Totale	62	100,0

Fonte: Elaborazioni Uil Roma e Lazio – Eures su fonti diverse

Passando ad analizzare la forma giuridica delle imprese operanti nel TPL, si rileva una prevalenza di società di capitali (75,8%, pari a 47 imprese), nella forma di Società a responsabilità limitata (31 imprese, pari al 50% del totale) e, in misura relativamente minore, Società consortili a responsabilità limitata e Società per azioni (entrambe 12,9%). Circa un quarto delle società di TPL regionali (il 24,2%) sono invece società di persone, soprattutto S.n.c. (9 imprese) e Società in accomandita semplice (3 imprese).



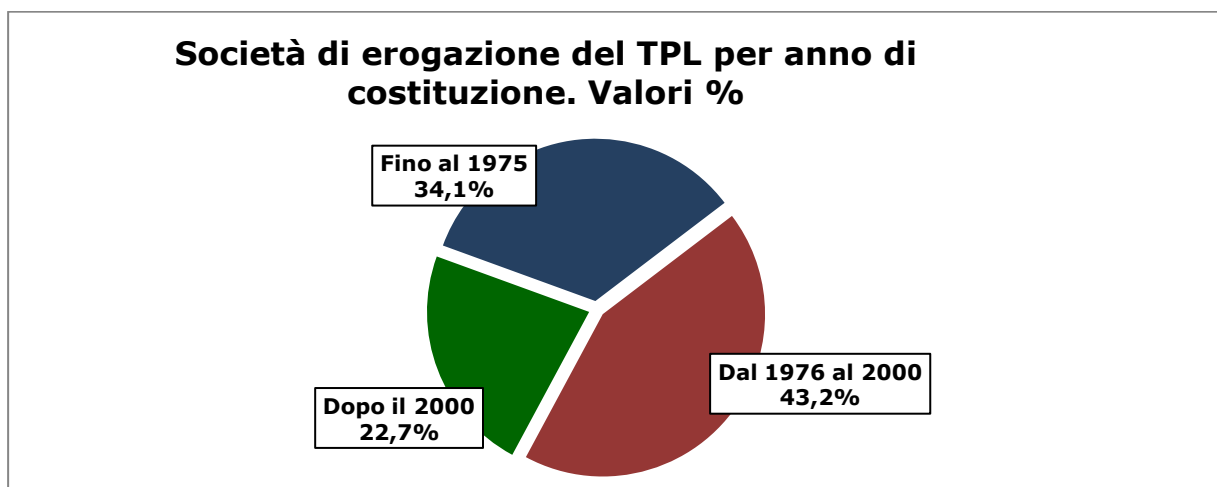
Fonte: Elaborazioni Uil Roma e Lazio – Eures su fonti diverse

Tabella 7 – Società di erogazione di TPL classificate per **FORMA GIURIDICA**

	V.A.	%
Società di capitali	47	75,8
- di cui S.p.a.	8	12,9
- di cui S.r.l.	31	50,0
- di cui S.c.r.l.	8	12,9
Società di persone	15	24,2
- di cui S.n.c.	9	14,5
- di cui S.a.s.	3	4,8
- di cui Altro	3	4,8
Totale	62	100,0

Fonte: Elaborazioni Uil Roma e Lazio – Eures su fonti diverse

Relativamente alla distribuzione per anno di costituzione – disponibile solo per 44 delle 62 società analizzate –, si osserva, in linea generale, che le imprese vantano una vita piuttosto lunga e una consolidata esperienza nel settore, visto che il 77,3% è sorto prima del 2000: in particolare, il 34,1% prima del 1975 e il 43,2% tra il 1976 e il 2000. Le imprese sorte dopo il 2000, al contrario, sono 10 e costituiscono il 22,7% del totale.



Fonte: Elaborazioni Uil Roma e Lazio – Eures su fonti diverse

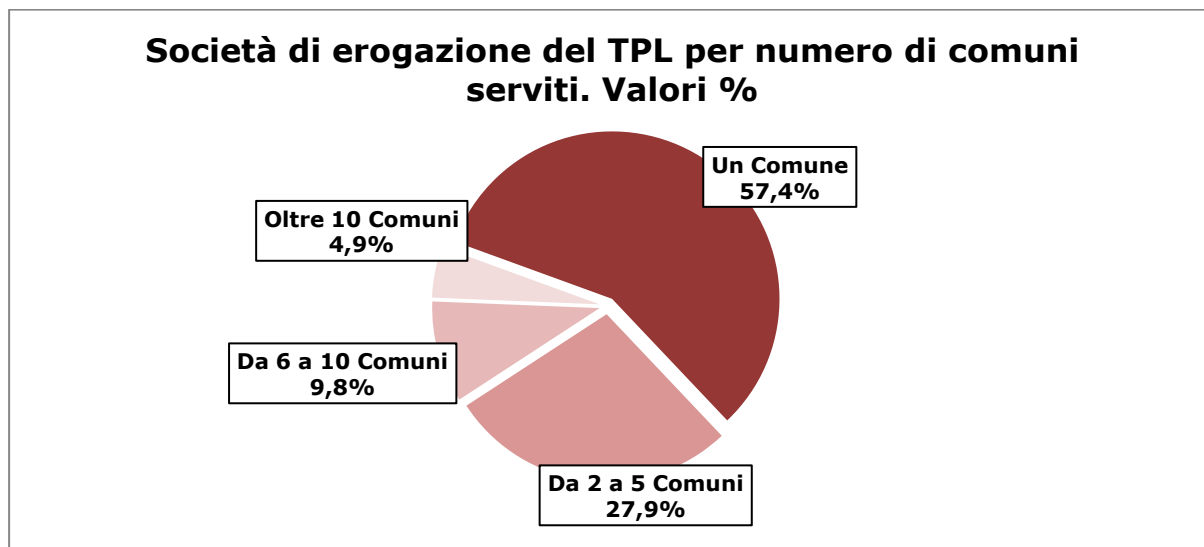
Tabella 8 – Società di erogazione di TPL classificate per **ANNO DI COSTITUZIONE***

	V.A.	%
Fino al 1975	15	34,1
Dal 1976 al 2000	19	43,2
Dopo il 2000	10	22,7
Totale	44	100,0

Fonte: Elaborazioni Uil di Roma e del Lazio – Eures su fonti diverse

*Per 17 società non sono disponibili i dati relativi all'anno di costituzione.

Per ciascuna società presa in esame è stato osservato il bacino di utenza, ovvero i Comuni/territori presso cui l'impresa presta servizio, al fine di mettere in luce sia il "raggio d'azione" sia l'articolazione stessa del servizio, anche allo scopo di comprendere meglio la "segmentazione del mercato" e gli spazi occupati da ciascuno dei soggetti in esso operanti. In questo caso, peraltro, è stato possibile raccogliere le informazioni relative alla quasi totalità delle imprese considerate (61 su 62). I risultati ottenuti consentono di evidenziare che il servizio offerto dalla società di TPL si realizza generalmente all'interno di aree territoriali piuttosto limitate, composte cioè da un ridotto numero di Comuni: in 35 casi su 60, infatti, le società servono addirittura un solo Comune, mentre 17 collegano da 2 a 5 Comuni, 6 prestano servizio in 6-10 Comuni e, infine, solo 3 operano in un territorio più esteso, servendo oltre 10 Comuni.



Fonte: Elaborazioni Uil di Roma e del Lazio – Eures su fonti diverse

Tabella 9 – Società di erogazione del TPL classificate per **NUMERO DI COMUNI SERVITI***

	V.A.	%	% valide
Un solo Comune	35	56,5	57,4
Da 2 a 5 Comuni	17	27,4	27,9
Da 6 a 10 Comuni	6	9,7	9,8
Oltre 10 Comuni	3	4,8	4,9
Totale	61	98,4	100,0
Non disponibile	1	1,6	-
Totale	62	100,0	-

Fonte: Elaborazioni Uil di Roma e del Lazio – Eures su fonti diverse

*Per la società ARGO Civitavecchia non è disponibile il dato relativo al numero di Comuni serviti

La scomposizione per struttura partecipativa non consente di evidenziare una correlazione tra assetto societario e numero di Comuni serviti. Anche le società a capitale pubblico, infatti, servono un numero molto ridotto di Comuni: 3 operano in un solo Comune e 3 prestano servizio in 2-5 Comuni. Solo una, infine, opera in un territorio esteso (oltre 10 Comuni): si tratta della società Regionale Cotral SPA, che serve ben 376 Comuni nel Lazio e 17 nelle regioni limitrofe.

Tra le società private, 32 operano in un solo Comune, 20 servono da 2 a 10 Comuni e solo 2 offrono il servizio di TPL in più di 10 Comuni.

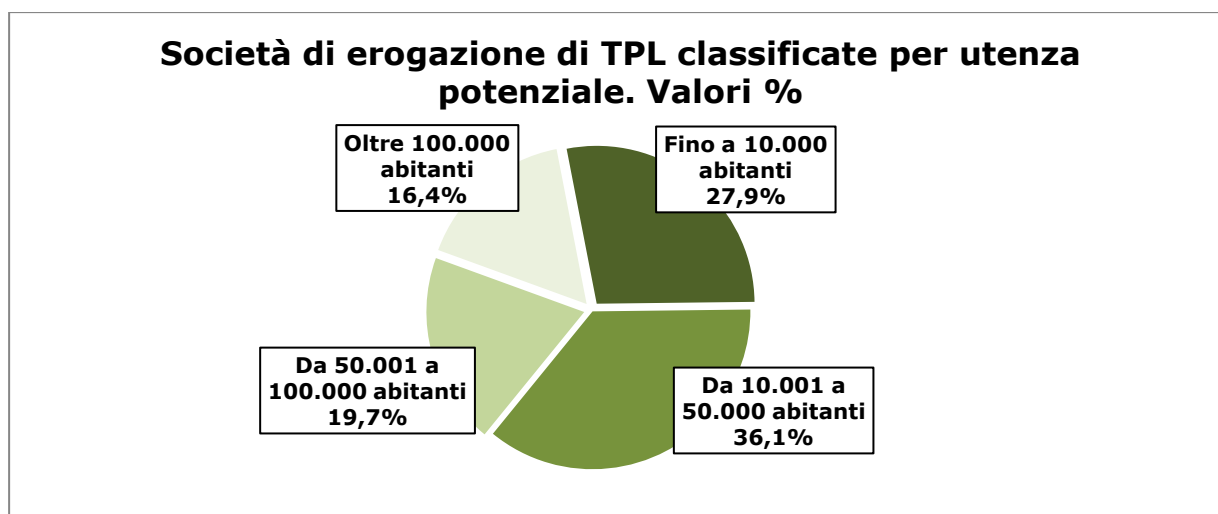
Tabella 10 – Le società di erogazione di TPL nel Lazio per struttura societaria e numero di Comuni serviti. Valori assoluti e percentuali

Numero di Comuni serviti	Capitale privato		Capitale pubblico		Totale	
	V.A.	%	V.A.	%	V.A.	%
Un solo Comune	32	59,3	3	42,9	35	57,4
Da 2 a 5 Comuni	14	25,9	3	42,9	17	27,9
Da 6 a 10 Comuni	6	11,1	0	0,0	6	9,8
Oltre 10 Comuni	2	3,7	1	14,3	3	4,9
Totale	54	100,0	7	100,0	61	100,0

Fonte: Elaborazioni Uil di Roma e del Lazio - Eures su fonti diverse

Attraverso la dimensione demografica dei Comuni laziali, è stato possibile stimare "l'utenza potenziale" di ciascuna società analizzata. Si tratta, prevedibilmente, di un numero sottostimato, non inclusivo della stima del pendolarismo e dei flussi turistici, che, soprattutto nella Capitale, rappresentano una percentuale significativa degli spostamenti urbani ed extraurbani.

A tale riguardo i risultati emersi, fortemente correlati a quelli sopra esposti, evidenziano in primo luogo che circa 3 società su 10 (17 su 61 analizzate, pari al 27,9%) servono un bacino d'utenza inferiore a 10.000 abitanti; il 35,5% (22 società di erogazione del servizio di TPL) serve una popolazione compresa tra 10 mila e 50 mila abitanti, il 19,4% (12 imprese) offre il servizio ad una popolazione potenziale compresa tra 50 mila e 100 mila unità, mentre le restanti 10 società (il 16,1%) hanno una forte utenza potenziale, pari ad oltre 100 mila abitanti.



Fonte: Elaborazioni Uil di Roma e del Lazio - Eures su fonti diverse

Tabella 11 – Società di erogazione di TPL classificate per **UTENZA POTENZIALE***.

Valori assoluti e %

	V.A.	%	% valide
Fino a 10.000 abitanti	17	27,5	27,9
Da 10.001 a 50.000 abitanti	22	35,5	36,1
Da 50.001 a 100.000 abitanti	12	19,4	19,7
Oltre 100.000 abitanti	10	16,1	16,4
Totale	61	98,4	100,0
<i>Non disponibile</i>	<i>1</i>	<i>1,6</i>	<i>-</i>
Totale	62	100,0	-

Fonte: Elaborazioni Uil di Roma e del Lazio – Eures su fonti diverse

**Per la società ARGO Civitavecchia non è disponibile il dato relativo all'utenza potenziale, calcolata sulla base della popolazione dei Comuni serviti.

Diversamente da quanto osservato a proposito del numero dei Comuni serviti, la scomposizione per struttura societaria consente di evidenziare significative differenze tra le società pubbliche e private; le società partecipate da enti pubblici, infatti, pur servendo un numero di Comuni molto ridotto, hanno tutte un bacino d'utenza medio-grande: 6 su 7 prestano servizio ad una popolazione superiore a 50 mila unità (in particolare, 3 appartengono alla fascia 50-100 mila e 3 hanno un bacino d'utenza potenziale che supera le 100 mila unità). Solo una, infine, risulta appartenere alla fascia compresa tra 10 e 50 mila abitanti.

Ciò trova spiegazione nel fatto che le società pubbliche prestano servizio generalmente nei comuni capoluogo di provincia (che spesso detengono il capitale sociale della società stessa) o comunque in centri abitati di dimensioni medio-grandi.

Le società a capitale privato, al contrario, hanno un'utenza potenziale minore: 17 società servono una popolazione inferiore a 10 mila unità, 21 appartengono alla fascia 10-50 mila, 9 a quella compresa tra 50 e 100 mila abitanti e infine solo 7 su 54 hanno un bacino d'utenza potenziale che supera le 100 mila unità.

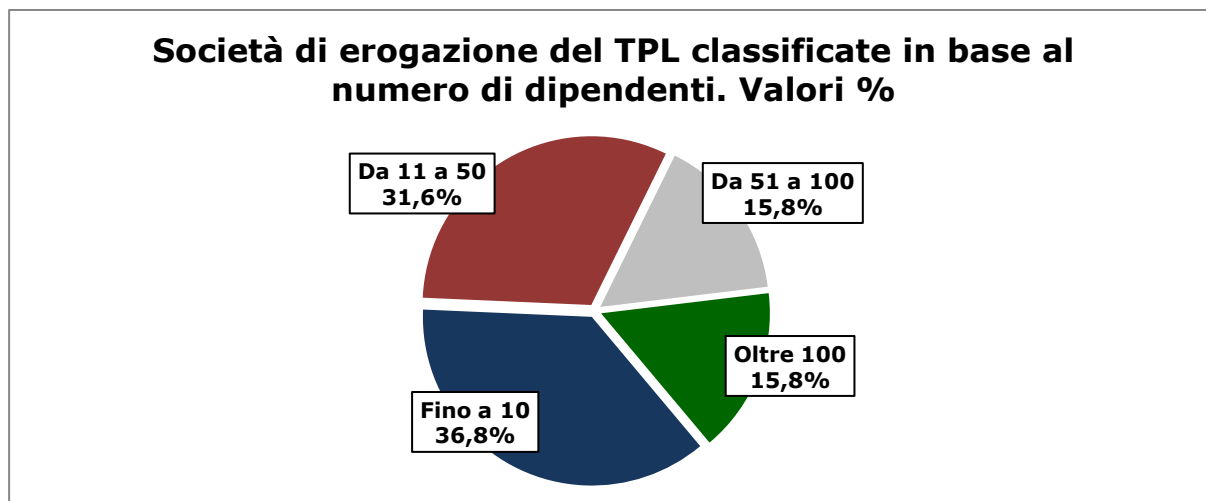
Tabella 12 – Le società di erogazione di TPL nel Lazio in base alla struttura societaria e fascia di utenza potenziale. Valori assoluti e percentuali

Utenti potenziali	Capitale privato		Capitale pubblico		Totale	
	V.A.	%	V.A.	%	V.A.	%
Fino a 10.000	17	31,5	0	0,0	17	27,9
Da 10.001 a 50.000	21	38,9	1	14,3	22	36,1
Da 50.001 a 100.000	9	16,7	3	42,9	12	19,7
Oltre 100.000	7	13,0	3	42,9	10	16,4
Totale	54	100,0	7	100,0	61	100,0

Fonte: Elaborazioni Uil di Roma e del Lazio – Eures su fonti diverse

Con riferimento alla forza lavoro impegnata – i cui dati sono disponibili solo per 38 imprese -, in 14 casi (pari al 36,8%) si tratta di strutture di piccole dimensioni, che contano non più di 10 dipendenti; il 31,6% delle società occupa invece tra 11 e 50 addetti, mentre risulta decisamente più contenuta la quota di imprese con 51-100 addetti e di quelle con oltre 10 addetti (entrambe pari al 15,8% del totale); la mancanza di informazioni sulla struttura occupazionale di

ben 24 imprese, concentrata soprattutto tra le piccole imprese private (quelle con un'utenza potenziale più ridotta), sembrerebbe tuttavia indicare che il peso effettivo relativo alle classi di addetti inferiori (fino a 10), dovrebbe essere maggiore di quello emerso come risultato di ricerca.



Fonte: Elaborazioni Uil di Roma e del Lazio – Eures su fonti diverse

Tabella 13 – Società di erogazione del TPL classificate per **NUMERO DI DIPENDENTI***
Ultimo bilancio disponibile - Valori assoluti e percentuali

	V.A.	%	% Valide
Fino a 10	14	22,6	36,8
Da 11 a 50	12	19,4	31,6
Da 51 a 100	6	9,7	15,8
Oltre 100	6	9,7	15,8
Totale	38	61,3	100,0
<i>Non disponibile</i>	24	38,7	-
Totale	62	100,0	-

Fonte: Elaborazioni Eures – Uil di Roma e del Lazio su fonti diverse

*Per 23 società non è disponibile il dato relativo al numero dei dipendenti.

Coerentemente con quanto sopra osservato a proposito del bacino d'utenza, le società a Capitale pubblico hanno tutte dimensioni medio-grandi: 4 su 6 hanno infatti un numero di addetti superiore a 100 unità, mentre 2 appartengono alla fascia compresa tra 51 e 100 addetti. Le società a capitale privato, al contrario, sono quasi tutte di piccole dimensioni: 14 delle 32 censite contano infatti meno di 10 addetti, 12 appartengono alla fascia 11-50, 4 afferiscono alla fascia compresa tra 51 e 100 addetti mentre soltanto 2 presentano livelli occupazionali più ampi.

Tabella 14 – Le società di TPL nel Lazio in base alla struttura societaria e numero di dipendenti
Valori assoluti e percentuali

Utenti potenziali	Capitale privato		Capitale pubblico		Totale	
	V.A.	%	V.A.	%	V.A.	%
Fino a 10	14	43,8	0	0,0	14	36,8
Da 11 a 50	12	37,5	0	0,0	12	31,6
Da 51 a 100	4	12,5	2	33,3	6	15,8
Oltre 100	2	6,3	4	66,7	6	15,8
Non disponibile	22	40,7	2	-	24	-
Totale	54	100,0	8	100	62	100,0

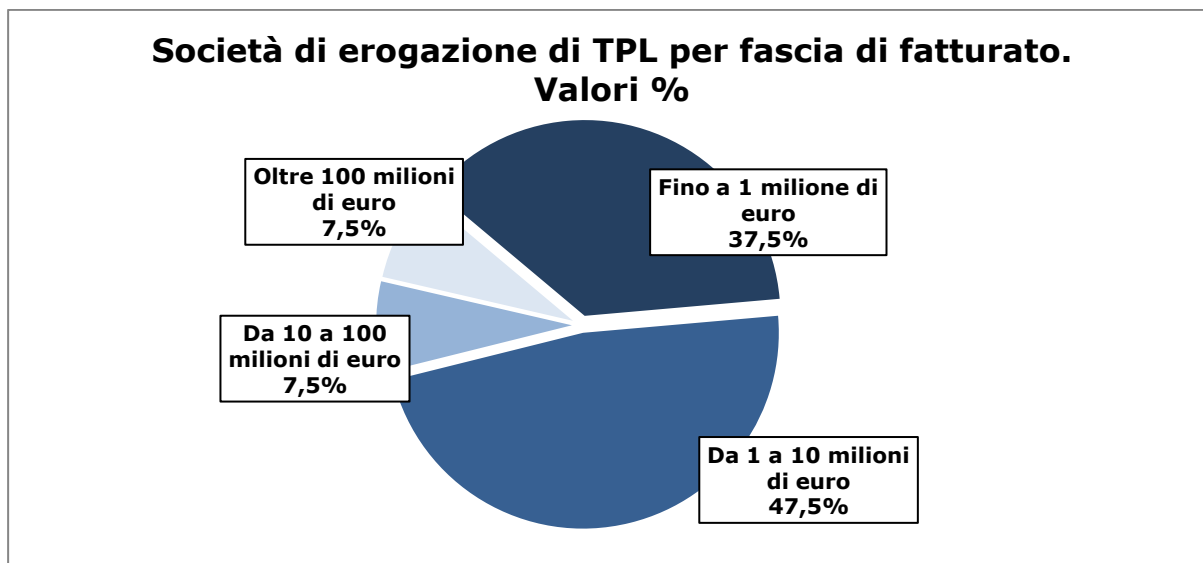
Fonte: Elaborazioni Uil di Roma e del Lazio – Eures su fonti diverse

2.3 I principali dati di bilancio delle società di TPL

Uno dei tratti di originalità del presente lavoro, come indicato fin dalle pagine introduttive, è stato il tentativo di raccogliere le diverse informazioni sul mercato del TPL, ricostruendo e mettendo insieme dati e fonti non disponibili in forma aggregata né, in molti casi, oggetto di precedenti riflessioni o analisi.

A tale riguardo, per poter realizzare un profilo attento delle società di TPL si è fatto ricorso alla consultazione dei documenti di bilancio, raccogliendo così i principali dati contabili delle imprese oggetto di esame. Tale azione di ricerca non ha trovato tuttavia la collaborazione delle imprese del territorio che, in particolare in relazione alle informazioni di carattere economico-finanziario, tendono generalmente a presentare bassi livelli di adesione; per tale ragione l'analisi dei bilanci di seguito presentata interessa un totale di 40 strutture (non includendo le 22 società per le quali non è stato possibile disporre dei dati); inoltre l'anno al quale si riferiscono i bilanci è principalmente il 2012 (31 casi), mentre soltanto per 9 società è stato possibile ottenere gli ultimi bilanci approvati, relativi all'esercizio 2013.

Tenendo quindi presenti tutte le necessarie cautele interpretative derivanti dalla complessità e dagli ostacoli incontrati nel percorso metodologico seguito, appare comunque interessante riflettere sui risultati prodotti: in primo luogo, per quanto riguarda il fatturato, il servizio di TPL sembra caratterizzato da livelli di fatturato mediamente molto superiori a quelli del sistema delle PMI, evidenziando la presenza di un "mercato" certamente importante (pur di derivazione essenzialmente pubblica): se, infatti, il 37,5% delle società analizzate ha dichiarato un fatturato inferiore ad 1 milione di euro, il 47,5% si è collocato nella fascia compresa tra 1 e 10 milioni ed una percentuale inferiore (il 15% del totale delle imprese analizzate, pari a 6 unità), ma non per questo poco significativa, ha dichiarato di fatturare oltre 10 milioni di euro annui



Fonte: Elaborazioni Uil di Roma e del Lazio – Eures su fonti diverse

Tabella 15 – Società di erogazione di TPL classificate per **FASCIA DI FATTURATO**.

Valori assoluti e %

	V.A.	%
Fino a 1 milione di euro	15	37,5
Da 1 a 10 milioni di euro	19	47,5
Da 10 a 100 milioni di euro	3	7,5
Oltre 100 milioni di euro	3	7,5
Totale	40	100,0

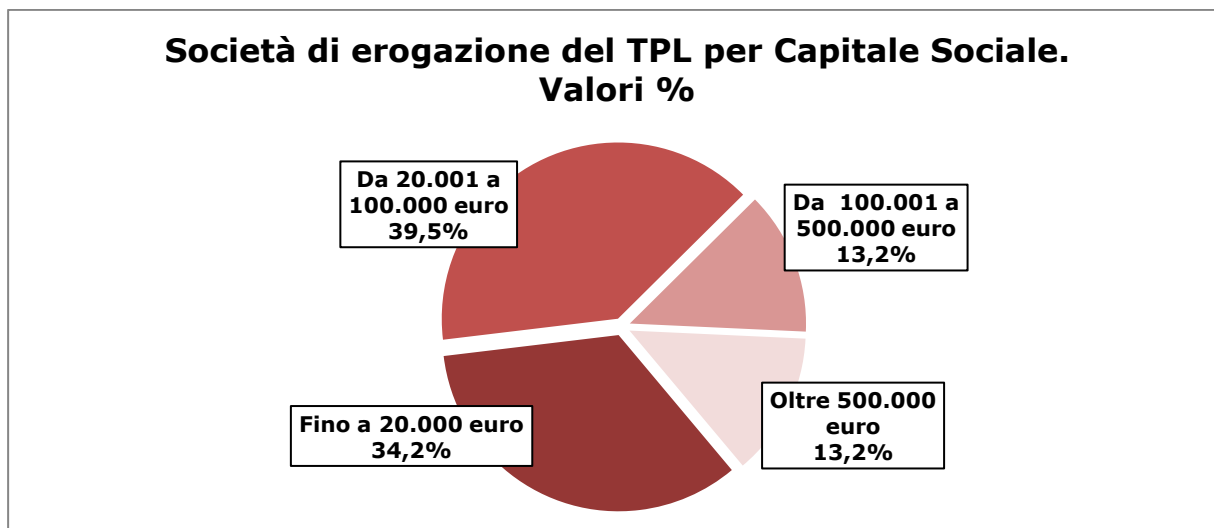
Fonte: Elaborazioni Uil di Roma e del Lazio – Eures su fonti diverse

Tabella 16 – Le società di erogazione di TPL nel Lazio in base alla struttura societaria e fascia di fatturato.

Fascia di fatturato	Capitale privato		Capitale pubblico		Totale	
	V.A.	%	V.A.	%	V.A.	%
Fino a 1 milione di euro	14	42,4	1	14,3	15	37,5
Da 1 a 10 milioni di euro	16	48,5	3	42,9	19	47,5
Da 10 a 100 milioni di euro	2	6,1	1	14,3	3	7,5
Oltre 100 milioni di euro	1	3,0	2	28,6	3	7,5
Totale	33	100	7	100	40	100

Fonte: Elaborazioni Uil di Roma e del Lazio – Eures su fonti diverse

Con riferimento al capitale sociale, i dati di bilancio evidenziano che 7 società su 10 (28 in valori assoluti) hanno un capitale inferiore a 100 mila euro, mentre per il 30% il Capitale Sociale eccede la soglia dei 100 mila euro (nel dettaglio, il per 5 società si colloca nella fascia 100–500 mila euro e per 7 è superiore al mezzo milione di euro).



Fonte: Elaborazioni Uil di Roma e del Lazio – Eures su fonti diverse

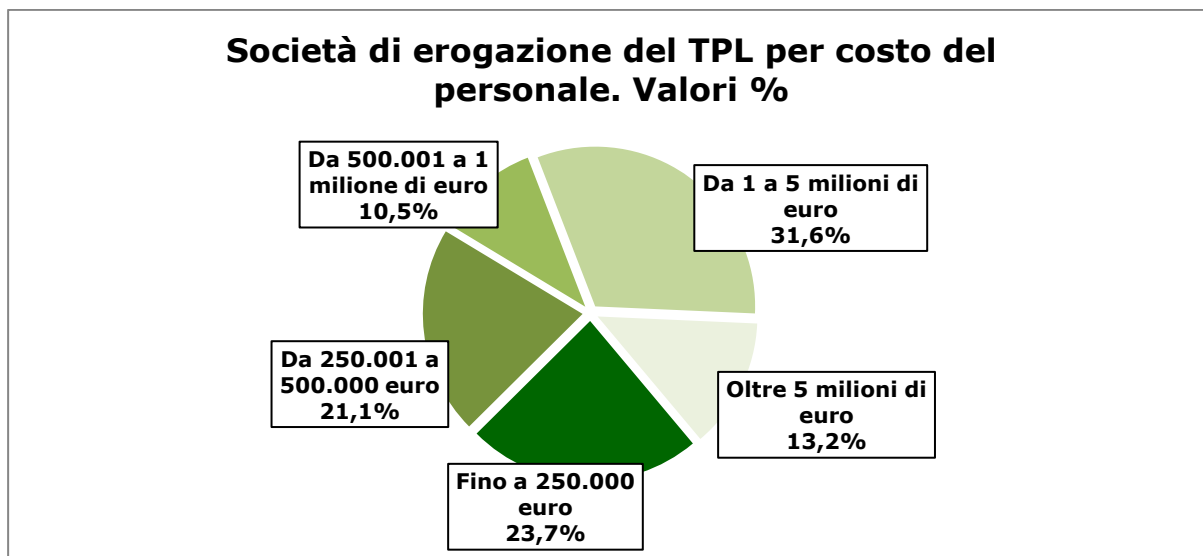
Tabella 17 – Società di erogazione del TPL classificate per **CAPITALE SOCIALE**. Valori assoluti e %

	V.A.	%
Fino a 20.000 euro	13	32,5
Da 20.001 a 100.000 euro	15	37,5
Da 100.001 a 500.000 euro	5	12,5
Oltre 500.000 euro	7	17,5
Totale	40	100,0

Fonte: Elaborazioni Uil di Roma e del Lazio – Eures su fonti diverse

I dati relativi al costo del personale, ricavati dai costi di gestione dei conti economici delle società e disponibili per 38 dei 40 bilanci analizzati, consentono inoltre di evidenziare che il costo del lavoro rappresenta una significativa quota delle spese d’esercizio. Le società di TPL – come quelle che erogano servizi pubblici in generale - sono infatti aziende “labour intensive”, pertanto gli eventuali tagli e le riduzioni delle risorse economiche gravano in ampia parte sul personale e sull’occupazione del settore.

Passando all’analisi dei dati, il 23,7% delle società (9 in valori assoluti) ha sostenuto costi annui per il personale inferiori a 250 mila euro, mentre il 21,1% (8 società) si colloca nella fascia 250-500 mila euro e circa 1 società su 10 (4 in valori assoluti) ha sostenuto spese comprese tra 500 mila e un milione di euro. Il gruppo più numeroso di società (il 31,6%, pari a 12 in valori assoluti) si colloca nella fascia compresa tra 1 e 5 milioni di euro, mentre 5 società (il 13,2% del totale) sostengono costi annui superiori a 5 milioni di euro.



Fonte: Elaborazioni Uil di Roma e del Lazio – Eures su fonti diverse

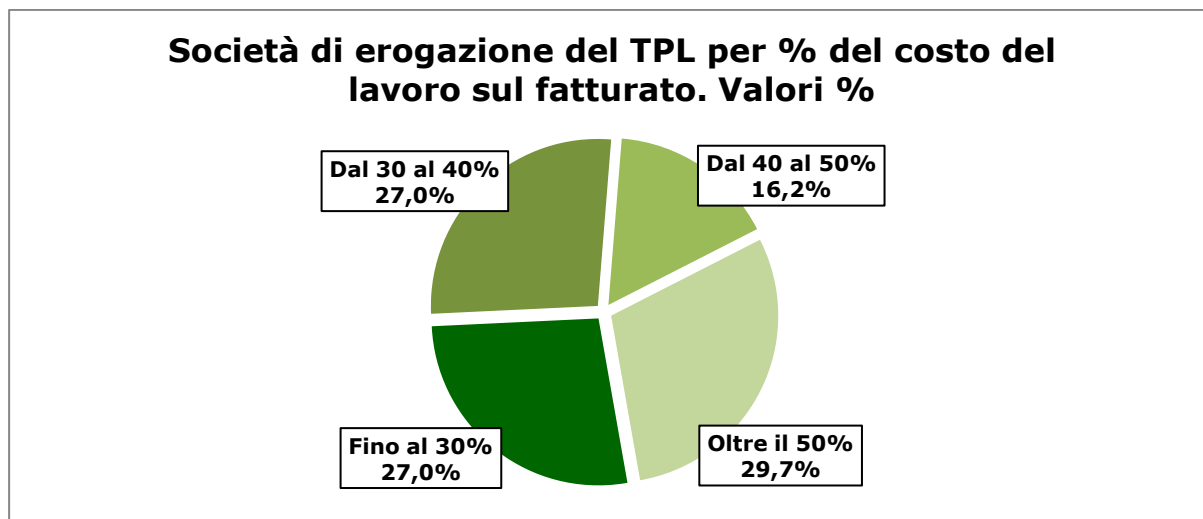
Tabella 18 – Società di erogazione del TPL per **COSTO DEL PERSONALE**.

Valori assoluti, % e % valide.

	V.A.	%	% valide
Fino a 250.000 euro	9	22,5	23,7
Da 250.001 a 500.000 euro	8	20,0	21,1
Da 500.001 a 1 milione di euro	4	10,0	10,5
Da 1 a 5 milioni di euro	12	30,0	31,6
Oltre 5 milioni di euro	5	12,5	13,2
Totale	38	95,0	100,0
<i>Non disponibile</i>	2	5,0	-
Totale	40	100,0	-

Fonte: Elaborazioni Uil di Roma e del Lazio-Eures su fonti diverse

Incrociando i dati relativi al costo del lavoro con il fatturato (non essendo disponibili quelli relativi ai costi totali di gestione), nel 46% dei casi il costo del personale risulta superiore al 40% del fatturato (il 16,2% compreso tra il 40% e il 50% ed il 29,7% superiore al 50%), mentre il 54% presenta un'incidenza inferiore di questo centrale fattore produttivo: nel 27% dei casi il costo del lavoro ha un "peso" inferiore al 30% del fatturato, mentre per un altro 27% la percentuale risulta compresa tra il 30% e il 40%.



Fonte: Elaborazioni Uil di Roma e del Lazio – Eures su fonti diverse

Tabella 19 – Società di erogazione del TPL per % DEL COSTO DEL LAVORO SUL FATTURATO. Valori assoluti, % e % valide.

	V.A.	%	% valide
Fino al 30%	10	25,0	27,0
Dal 30 al 40%	10	25,0	27,0
Dal 40 al 50%	6	15,0	16,2
Oltre 50%	11	27,5	29,7
Totale	37	92,5	100,0
Non disponibile	3	7,5	-
Totale	40	100,0	-

Fonte: Elaborazioni Uil di Roma e del Lazio - Eures su fonti diverse

La scomposizione per struttura societaria consente di evidenziare come le percentuali più alte di costo del lavoro rispetto al fatturato si ritrovino nelle società a capitale pubblico: in 4 società su 6, infatti, tale percentuale si colloca sopra al 50%.

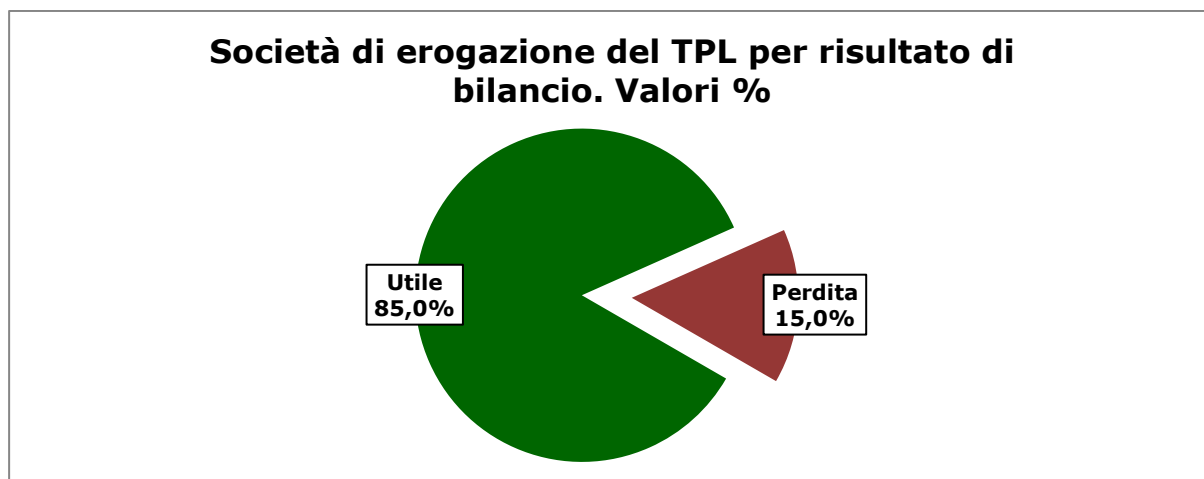
Al contrario, le società private presentano una situazione più omogenea: in 10 società la percentuale di costi per il personale si attesta al di sotto del 30% del fatturato, 8 società si collocano nella fascia 30-40%, 6 tra il 40 e il 50% e, infine, in 7 società (il 22,7%) la percentuale eccede il 50% del fatturato.

Tabella 20 – Le società di erogazione di TPL nel Lazio per struttura societaria e % costo del lavoro sul totale del fatturato. Valori assoluti e %

% costo del lavoro sul totale del fatturato	Capitale privato		Capitale pubblico		Totale	
	V.A.	%	V.A.	%	V.A.	%
Fino al 30%	10	32,3	0	0,0	10	27,0
Dal 30 al 40%	8	25,8	2	33,3	10	27,0
Dal 40 al 50%	6	19,4	0	0,0	6	16,2
Oltre il 50%	7	22,6	4	66,7	11	29,7
Totale	31	100,0	6	100	37	100,0

Fonte: Elaborazioni Uil di Roma e del Lazio - Eures su fonti diverse

L'ultimo approfondimento relativo ai bilanci societari riguarda il risultato d'esercizio, determinato dalla differenza tra i ricavi e i costi sostenuti. Complessivamente, le società presentano un risultato economico positivo, poiché 34 delle 40 società analizzate hanno chiuso i bilanci in utile (l'85% in valori percentuali), mentre solo 6 (il 15%) hanno registrato perdite d'esercizio.



Fonte: Elaborazioni Uil di Roma e del Lazio – Eures su fonti diverse

Tabella 21 – Società di erogazione di TPL classificate in base al **RISULTATO DI BILANCIO**. Valori assoluti e %

	V.A.	%
Utile	34	85,0
Perdita	6	15,0
Totale	40	100,0

Fonte: Elaborazioni Eures – Uil di Roma e del Lazio su fonti diverse

La scomposizione per assetto societario, tuttavia, consente di evidenziare come le performance migliori siano state conseguite dalle società private, che in 30 casi su 34 hanno chiuso i bilanci in utile; al contrario, un terzo delle aziende controllate da enti pubblici (2 su 6) hanno registrato delle perdite di bilancio. Le società in questione sono tra l'altro quelle più importanti in termini di dimensioni societarie e servizi offerti, ovvero Cotral Spa e ATAC.

Tabella 22 – Le società di TPL nel Lazio per assetto societario e risultato di bilancio. Valori assoluti e %

Risultato d'esercizio	Capitale privato		Capitale pubblico		Totale	
	V.A.	%	V.A.	%	V.A.	%
Utile	29	87,9	5	71,4	34	85,0
Perdita	4	12,1	2	28,6	6	15,0
Totale	33	100,0	7	100,0	40	100,0

Fonte: Elaborazioni Uil di Roma e del Lazio - Eures su fonti diverse

È evidente, al riguardo, la sussistenza di "diseconomie" legate ad un mercato duale: da un lato, infatti, i soggetti privati operanti in regimi "protetti" (contratti

di servizio con i Comuni) possono intervenire sulle variabili gestionali interne (retribuzioni, orari lavorativi, gestione dei turni e degli straordinari, ecc.), in modo da comprimere i costi e garantirsi un utile di esercizio; dall'altro le società pubbliche, dove la cattiva capacità di gestione e la presenza di una struttura apicale eccessivamente onerosa porta spesso a risultati negativi che finiscono per colpire direttamente o indirettamente la stessa qualità del lavoro e del servizio offerto. È proprio tale dualità che sembra quindi sostenere l'esigenza di un ripensamento e di una riorganizzazione complessiva dell'offerta dei servizi di TPL attraverso un soggetto unico che ne ridefinisca e che soprattutto ne riequilibri i diversi aspetti (qualità e universalità del servizio, costi complessivi, livelli retributivi, orari e condizioni di lavoro, ecc.).

2.4 Le retribuzioni dei vertici delle società pubbliche di gestione ed erogazione del TPL nel Lazio

A conclusione del percorso di analisi, si è infine cercato di raccogliere i dati relativi all'ammontare dei compensi delle figure apicali (membri dei Consigli di Amministrazione e dirigenti) delle società di TPL a gestione pubblica, attraverso l'analisi delle informazioni contenute nei rispettivi siti web (in piena continuità con il lavoro di analisi delle società partecipate recentemente realizzato dall'Osservatorio UIL Roma e Lazio – Eures su Costi, Efficienza e Produttività della Politica).

Come già evidenziato all'interno del capitolo dedicato all'analisi dei costi delle suddette società, è emerso uno scarso livello di accessibilità alle informazioni, ovvero una mancanza di trasparenza che ha reso incompleti e frammentari i risultati ottenuti.

Ciò premesso, tra le 4 società controllate di gestione, programmazione e pianificazione del TPL oggetto di analisi, Astral presenta il più alto livello di trasparenza: ha un unico amministratore – Antonio Mallamo – che percepisce un compenso annuo pari a 120 mila euro, mentre le retribuzioni medie dei 17 dirigenti ammontano a 115 mila euro. Con riferimento a Roma Servizi per la Mobilità, il CdA è composto da un Presidente e 2 Consiglieri che percepiscono una retribuzione annua pari rispettivamente a 85 mila e 18 mila euro, mentre non sono disponibili informazioni relative alla dirigenza. Aremol e Cotral Patrimonio, infine, rendono disponibili solo i dati relativi al numero dei membri del CdA (un Presidente e 4 Consiglieri per Aremol e un Amministratore Unico per Cotral Patrimonio), omettendo le informazioni sulla dirigenza e sulle retribuzioni.

Tutte le società di gestione del TPL (con la sola eccezione di Aremol, di cui non si hanno informazioni) hanno un collegio sindacale composto da un presidente, 2 consiglieri effettivi e 2 membri supplenti. I dati relativi alle retribuzioni del collegio sindacale non sono disponibili.

Con riferimento ai CdA delle società di erogazione del servizio di TPL, si dispone di informazioni trasparenti ed effettivamente complete solo per ASM Rieti e Cotral Spa: il CdA di ASM Rieti è composto da un Amministratore Delegato, un Presidente e 3 Consiglieri. I primi due ricevono un compenso medio pari a circa 48 mila euro, mentre i Consiglieri percepiscono una retribuzione annua di 24 mila euro. Il CdA di Cotral Spa, invece, è composto da 6 membri: alle 5 figure "classiche"- AD, Presidente e 3 Consiglieri - si affianca un Vicepresidente. L'Amministratore, il Presidente e il Vicepresidente percepiscono un compenso medio pari a 120 mila euro annui, mentre la retribuzione dei 3 Consiglieri ammonta a 50 mila euro.

Con riferimento alle figure dirigenziali, gli unici dati disponibili sono quelli relativi a ATAC Spa, che impiega 85 dirigenti con una retribuzione media annua pari a circa 143 mila euro.

Tabella 23 – Compensi degli organi amministrativi e dirigenziali delle società di TPL a capitale pubblico

	Amministratore/ Presidente		Direttori/Dirigenti		Altre figure (Org. Vigilanza e Consiglieri Amm.)	
	N.	Media compensi	N.	Media compensi	N.	Media compensi
Società di gestione del servizio di TPL						
Aremol	1	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
ASTRAL	1	120.000	17	115.000	5	n.d.
Cotral Patrimonio	1	n.d.	8	n.d.	5	n.d.
Roma Servizi per la Mobilità	1	85.000	n.d.	n.d.	2+3	17.187
Società di erogazione del servizio di TPL						
ASM Rieti	2	48.338	n.d.	n.d.	3+4	16.023
Argo Civitavecchia	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
ATAC Spa	2	79.000	85	143.384	6	n.d.
ATRAL	2	n.d.	n.d.	n.d.	1+3	n.d.
Cotral Spa	1	120.000	15	n.d.	4+3	41.071
Francigena	1	n.d.	n.d.	n.d.	3	n.d.
Geaf Autoservizi Spa	2	n.d.	n.d.	n.d.	2	n.d.
Società trasporti laziali	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.

Fonte: Elaborazioni Uil di Roma e del Lazio – Eures su fonti diverse