

La diversificazione delle imprese pubbliche e private nel trasporto pubblico locale: il caso del Piemonte

Elisabetta OTTOZ, Graziella FORNENGO



© HERMES

Fondazione Collegio Carlo Alberto

Via Real Collegio, 30

10024 - Moncalieri (TO)

Tel: 011 670 5250

Fax: 011 6705089

info@hermesricerche.it

<http://www.hermesricerche.it>

I diritti di riproduzione, di memorizzazione e di adattamento totale o parziale con qualsiasi mezzo (compresi microfilm e copie fotostatiche) sono riservati.

PRESIDENTE

Giovanni Fraquelli

SEGRETARIO

Cristina Piai

SEGRETERIA OPERATIVA

Giovanni Biava

COMITATO DIRETTIVO

Giovanni Fraquelli (*Presidente*)

Cristina Piai (*Segretario*)

Guido Del Mese (ASSTRA)

Carla Ferrari (Compagnia di San Paolo)

Giancarlo Guiati (GTT S.p.A.)

Mario Rey (Università di Torino)

COMITATO SCIENTIFICO

Tiziano Treu (*Presidente*, Università "Cattolica del Sacro Cuore" di Milano e Senato della Repubblica)

Giuseppe Caia (Università di Bologna)

Roberto Cavallo Perin (Università di Torino)

Carlo Corona (CTM S.p.A.)

Graziella Fornengo (Università di Torino)

Giovanni Fraquelli (Università del Piemonte Orientale "A. Avogadro")

Carlo Emanuele Gallo (Università di Torino)

Giovanni Guerra (Politecnico di Torino)

Marc Ivaldi (IDEI, Université des Sciences Sociales de Toulouse)

Carla Marchese (Università del Piemonte Orientale "A. Avogadro")

Luigi Prosperetti (Università di Milano "Bicocca")

Alberto Romano (Università di Roma "La Sapienza")

Paolo Tesauro (Università di Napoli "Federico" II)

La diversificazione delle imprese pubbliche e private nel trasporto pubblico locale: il caso del Piemonteⁱ

Elisabetta Ottozⁱⁱ, Graziella Fornengoⁱⁱⁱ

Università degli Studi di Torino, Dipartimento di Economia Cagnetti De Martiis

Parole chiave: trasporti, efficienza, pubblico, privato, diversificazione.

JEL: L920, R41

Abstract

The paper presents the construction and descriptive analysis of a data base composed by 68 bus companies, private and public, providing local public transit in Piedmont from 1998 to 2001. The available information allows for the first time in Italy to examine the influence of ownership and diversification on firms' economic performance. Diversification plays an important role for both type of companies: private firms mainly develop a transport-related diversification, which might be connected with scope economies, whereas public companies seem to prefer multiutility diversification. The efficiency indicators show a poorer performance provided by the public companies on technical and economic grounds.

Il lavoro presenta la costruzione e analisi di un data base relativo alle 68 imprese che forniscono trasporto pubblico locale in Piemonte per gli anni dal 1998 al 2001, che ha consentito per la prima volta in Italia di costruire una fotografia accurata e completa del settore, capace di distinguere le imprese che forniscono il servizio di TPL a seconda del diverso assetto proprietario, pubblico- privato, nonché del grado e tipo di diversificazione raggiunto. Si è riscontrato un forte e crescente ricorso alla diversificazione dei servizi offerti, sia da parte delle imprese private che da quelle pubbliche, sebbene con caratteristiche diverse: le imprese private diversificano in attività correlate con il trasporto, mentre le imprese pubbliche svolgono, invece, prevalentemente una diversificazione conglomerale in attività non correlate con il trasporto. Gli indicatori di efficienza tecnica, economica e di redditività hanno evidenziato un divario di efficienza a sfavore delle imprese pubbliche.

ⁱ Siamo grate alla Regione Piemonte per avere fornito i dati relativi alla fornitura di trasporto pubblico locale da parte delle imprese piemontesi che hanno permesso la creazione del primo data base in Italia che consente il confronto tra aziende pubbliche e private. Ringraziamo altresì Luca Sanlorenzo per il prezioso lavoro di creazione ed organizzazione del data base.

ⁱⁱ Dipartimento di Economia, via Po 53, Torino, Italy tel. +39 011 670 2739 email: elisabetta.ottoz@unito.it

ⁱⁱⁱ Dipartimento di Economia, via Po 53, Torino, Italy tel. +39 011 670 2732 email: graziella.fornengo@unito.it

1. Introduzione.

Lo studio qui presentato si basa su un campione di 68 imprese piemontesi, 12 pubbliche e 56 private, con dati disponibili dal 1998 al 2001. La scelta di un ambito di osservazione regionale si giustifica per la sua coerenza con la riforma del TPL (avviata in Italia, col decreto legislativo n. 422 del 19 novembre 1997 e i successivi interventi legislativi), che prevede un processo di trasferimento di funzioni, compiti, beni, strutture, risorse umane, finanziarie e organizzative alle regioni, che sono diventate il soggetto artefice della programmazione e della definizione della politica dei trasporti pubblici nel territorio di competenza.

Si tratta di informazioni rilevanti che consentono per la prima volta in Italia l'analisi del settore del TPL sotto un duplice punto di osservazione:

-in primo luogo l'analisi del settore del TPL in termini di aziende multiutility non si limita al segmento di mercato del TPL coperto (servizi urbani o extraurbani), ma consente di distinguere le imprese anche a seconda del grado e del tipo di diversificazione raggiunto, distinguendo tra diversificazione in attività correlate con il trasporto pubblico locale oppure diversificazione conglomerale, vale a dire in attività non collegate con il trasporto

-in secondo luogo le imprese sono distinte a seconda del diverso assetto proprietario, pubblico- privato, mentre le analisi empiriche in tema di servizi pubblici locali in Italia, si sono finora quasi esclusivamente riferite alle sole imprese pubbliche, senza la possibilità di verificare la diversa efficienza delle aziende di trasporto private rispetto a quelle pubbliche.

Due sono i punti di partenza teorici di questo lavoro sul trasporto pubblico locale, entrambi facenti capo al tema dell'efficienza: il ruolo svolto dalla ricerca di risparmi di costo dovuti al raggiungimento di economie di varietà nella diffusione del modello di imprese multiutility e le differenze di efficienza esistenti tra le imprese a seconda del diverso assetto proprietario, pubblico o privato.

Gli anni recenti testimoniano la crescente affermazione, sia a livello nazionale che internazionale, di un nuovo modello di impresa, fornitrice di servizi di pubblica utilità, definito multiutility¹, caratterizzato dalla fornitura di una pluralità di servizi a rete. Tale evoluzione appare coerente con il processo di liberalizzazione e privatizzazione avviatosi recentemente nel settore dei

¹ Si vedano Bruti Liberati e Fortis (2001) e più recentemente Gilardoni e Lorenzoni (2003) per la situazione italiana.

servizi pubblici: le cause responsabili della ricerca di sbocchi in mercati collegati vanno investigate sia nelle motivazioni delle imprese che hanno perduto la posizione monopolistica e sono alla ricerca di nuove opportunità di profitto, così come nella presenza di nuovi entranti che, grazie alla liberalizzazione, sono ora messi in grado di penetrare in mercati una volta caratterizzati da monopolio pubblico. D'altra parte non è, però, possibile escludere che la riorganizzazione dell'attività produttiva in multiutility sia invece da ascrivere alla ricerca di un più elevato potere di mercato, in un contesto caratterizzato da elevata incertezza istituzionale.

Appare evidente che se il primo ordine di motivazioni si presta al raggiungimento di una maggiore efficienza, attraverso la realizzazione di vantaggi di costo dovuti ad economie di gamma, il secondo ordine di motivi rischia di diminuire il benessere sociale, in quanto renderebbe possibile l'attuazione di pratiche anticompetitive, quali sussidiazioni incrociate o accordi collusivi.

La teoria economica, a partire da Alchian (1965), suggerisce che le imprese pubbliche, a causa dell'allentamento dei diritti di proprietà, siano meno efficienti rispetto a quelle private, con un conseguente aggravamento di un problema di agenzia che riduce l'incentivo dei manager pubblici a minimizzare i costi e a perseguire gli interessi dei proprietari, vale a dire dei cittadini consumatori.

Numerosi lavori empirici si sono posti l'obiettivo di verificare la presenza di divari di efficienza tra imprese pubbliche e private, senza peraltro ottenere risultati univoci. Per quanto riguarda le ricerche svolte nell'ambito del TPL, Perry et al. (1986) e Berechman (1993) trovano che le imprese private sono più efficienti di quelle pubbliche, sebbene tale risultato sarebbe dovuto a differenze nella forma di concorrenza, piuttosto che al diverso assetto proprietario. Per Chang e Kao (1992) e Kerstens (1996) le imprese di TPL private hanno migliori performance a Taiwan ed in Francia, mentre Viton (1997), nel suo studio sulle imprese statunitensi, non ravvisa differenze significative, così come Jorgensen et al. (1997) e Odeck e Alkadi (2002) nei loro lavori sui bus norvegesi. Il lavoro di Filippini e Prioni (2001), non basato sulla data envelopment analysis come i precedenti, ma sulla stima di due funzioni di costo translog, conferma solo parzialmente l'ipotesi di una maggiore efficienza delle imprese private.

I lavori recenti nel campo delle multiutility hanno, invece, esaminato prevalentemente i settori dell'acqua, gas, elettricità e telecomunicazioni, mentre l'oggetto di indagine di questo lavoro è costituito dal trasporto pubblico locale, d'ora in poi TPL. Questo settore non viene in genere analizzato come esempio di multiutility, in quanto le informazioni relative al grado di diversificazione raggiunto disponibili nelle verifiche empiriche si limitava alla distinzione di servizi urbani ed extra-urbani.

I dati evidenziano:

1. la presenza di un elevato grado di diversificazione messo in atto dalle aziende, con particolare attenzione al fatto che le modalità di diversificazione risultano differenti a seconda dell'assetto proprietario delle aziende. Le private operano per lo più una diversificazione in attività correlate con il trasporto quali noleggio e servizi non di linea, in cui le economie di gamma sono raggiunte grazie alla possibilità di ottimizzare l'utilizzo di mezzi e addetti nelle diverse attività di trasporto, mentre la diversificazione in attività non correlate ha un peso minore. Le imprese pubbliche svolgono, invece, prevalentemente una diversificazione in attività non correlate, quali gestione di parcheggi, sosta sul suolo pubblico, distribuzione del gas metano, segnaletica, ecc, la cui scelta non pare immediatamente collegata a motivazioni di ricerca di maggiore efficienza.

2. Coerentemente con le diverse modalità di diversificazione messe in atto, una maggiore efficienza delle aziende di trasporto private rispetto a quelle pubbliche: le prime paiono diversificar al fine di ottenere economie di varietà, mentre le seconde appaiono motivate dalla ricerca di potere di mercato. Si segnala, inoltre, il ruolo del costo del lavoro, non tanto nel senso di un costo per addetto più elevato nelle imprese pubbliche, poiché l'ultimo contratto ha di molto ridotto la flessibilità di trattamento all'interno delle aziende pubbliche, quanto nel senso di un forte divario di produttività e di un diverso rapporto tra addetti e mezzi, che ne gonfia l'incidenza.

Il lavoro, basato su statistiche descrittive, è organizzato nel modo seguente: la sezione 2 presenta la struttura dell'offerta di TPL in Piemonte; la sezione 3 si sofferma sugli indicatori di costo, mentre la sezione 4 esamina le ipotesi esplicative, ricavabili sulla base di statistiche descrittive dei dati disponibili, del divario di efficienza tra fornitura pubblica e privata di TPL. La sezione 5 offre alcune osservazioni conclusive.

2. Le caratteristiche dell'offerta di TPL in Piemonte.

Le fonti che sono state utilizzate per la costruzione di un data base che copre l'intero periodo 1998-2001 comprendono :

- per tutte le imprese: i moduli che esse sono tenute a compilare e trasmettere alla Regione ai fini della costruzione del Conto Nazionale dei Trasporti; si tratta di informazioni estremamente dettagliate relative alle attività di trasporto di persone nelle sue diverse forme, con l'imputazione dei dati fisici ed economici di impresa a ogni linea

di produzione (trasporto urbano,extraurbano, su gomma e su ferro, noleggi, servizi non di linea, servizi speciali, gran turismo, altre attività),² nonché le visure camerali;

- per le imprese costituite in forma di società di capitali, complessivamente 44, le informazioni del bilancio (stato patrimoniale, conto economico, e nota integrativa) che ovviamente si riferiscono all'impresa e quindi includono tutte le attività che la stessa svolge nei vari settori del trasporto e non solo, sottoposte alle norme del codice civile che regolano le registrazioni contabili e quindi più attendibili, anche se troppo aggregate quando il servizio TPL non è il solo ad essere offerto dall'impresa;
- per le imprese di proprietà pubblica (le ex-municipalizzate) le informazioni dalle stesse fornite alla loro associazione di categoria (ASSTRA) e dalla stessa resi pubblici

L'analisi da noi svolta comprende i soggetti per i quali sono disponibili dati comparabili nel periodo 1998-2001, escludendo ovviamente gli enti locali che svolgono il servizio in economia. L'offerta di TPL in Piemonte nel 2001 è fornita da 68 imprese, 12 pubbliche³ e 56 private.

Tabella 1a Anno 2001

Addetti e vetture/km ripartite tra aziende pubbliche e private

Proprietà	Addetti	Vetture/km
Pubblica	6749 (75.7%)	84.561.830 (53.7%)
Privata	2156 (24.3%)	72.931.253 (46.3%)
Totale	8906 (100%)	157.503.083 (100%)

Nostra elaborazione su dati forniti dalla Regione Piemonte

La tabella 1, relativa all'anno 2001, presenta due dati relativi all'offerta del TPL in Piemonte entrambi indicativi del peso del settore: il primo maggiormente riferito all'input riguarda gli addetti, mentre il secondo, rappresentato dalle vetture Km, corrispondenti al numero complessivo dei chilometri percorsi in un anno da tutti i veicoli in dotazione è un indicatore dell'offerta di TPL delle aziende in questione.

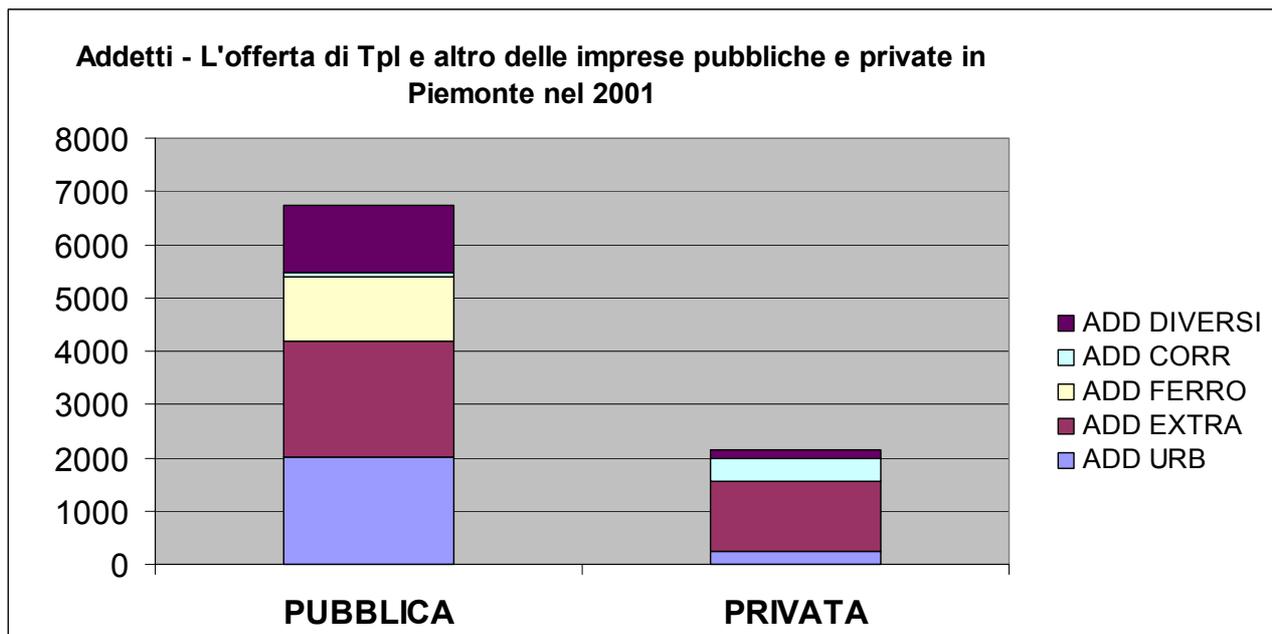
L'output finale potrebbe essere teoricamente rappresentato dai passeggeri-Km, il numero dei viaggiatori per il percorso medio effettuato, che costituirebbe una misura dello sfruttamento

² L'anno 2001 rappresenta l'ultimo anno per il quale siano disponibili tali moduli, in quanto la modifica del questionario approntato dal Ministero per la raccolta delle informazioni sta causando notevoli ritardi

³ AMV, ACTS ,AMC, ASP, ATAP ; ATM Alessandria, ATM Torino, SATTI, SAAMO, CIT, SUN ,VCO

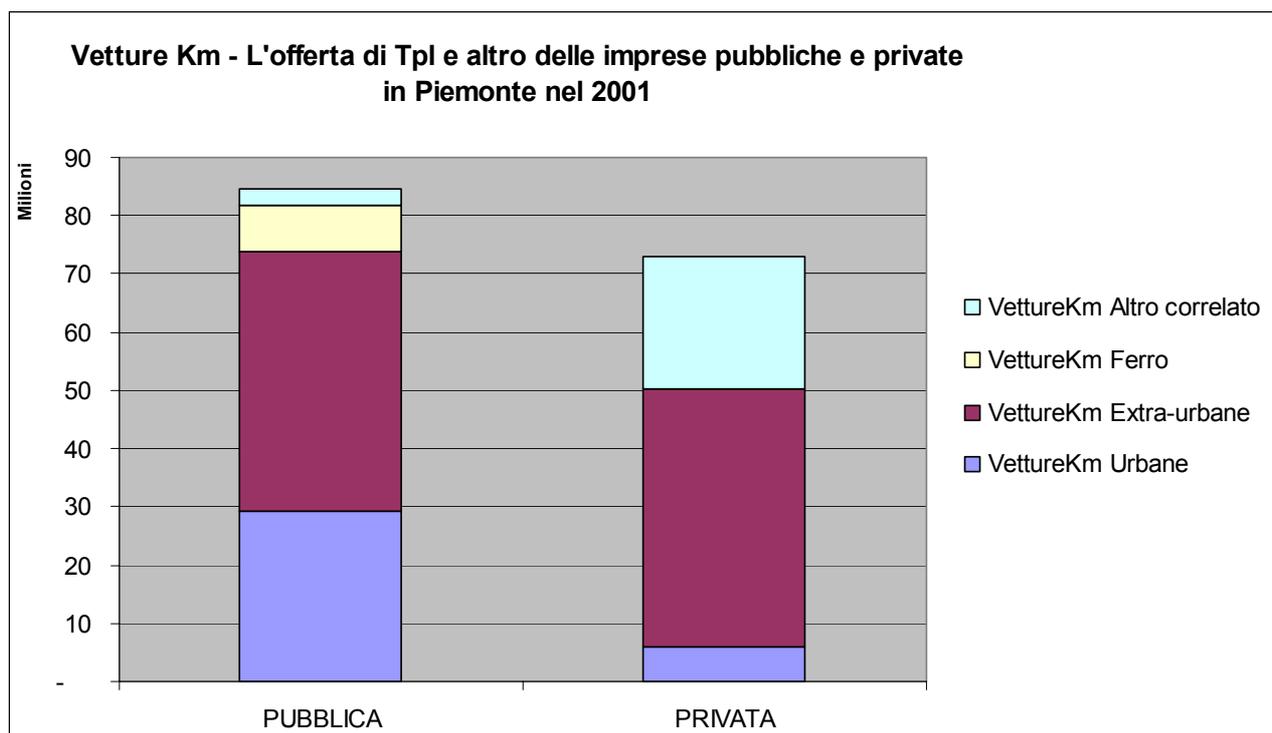
effettivo del servizio TPL da parte degli utenti; sfortunatamente i dati riguardanti la valutazione della domanda effettiva sono poco affidabili, come traspare chiaramente dalla legenda sulla metodologia per la valutazione della domanda dei servizi di trasporto pubblico locale, allegata ai moduli che le imprese presentano per il CNT, in particolare modo per quanto concerne i servizi urbani.

Figura 1.



Nostra elaborazione su dati forniti dalla Regione Piemonte

Figura 2.



Nostra elaborazione su dati forniti dalla Regione Piemonte

La tabella 1a, relativa al 2001, fornisce una prima indicazione sul diverso peso numerico degli addetti a seconda della struttura proprietaria: su 8906 addetti totali 6749 sono impiegati in imprese pubbliche. La prima impressione di due comparti molto diversi tra di loro in termini di peso, fornita dal dato sull'input addetti ed evidenziata nella figura 1, cede il posto ad un quadro maggiormente equilibrato quando si consideri il dato riferito all'output in cui le imprese pubbliche forniscono circa 84.000.000 di vetture Km contro circa 73.000.000 delle private, come evidenziato nella figura 2. In termini percentuali le aziende pubbliche occupano il 75,7% degli addetti, ma forniscono solo il 53,7% delle vetture Km.

Ulteriori informazioni sulla suddivisione degli addetti e delle vetture Km sono resi possibili dai dati relativi ai diversi servizi prodotti dalle imprese di TPL, che sono:

1. il trasporto urbano;
2. il trasporto extraurbano;
3. il trasporto su ferro;
4. la diversificazione correlata;
5. la diversificazione non correlata o conglomerale.

Il trasporto urbano comprende convenzionalmente al suo interno la componente di trasporto suburbano; il ferro, comprensivo delle linee tranviarie e delle ferrovie locali, interessa le imprese pubbliche. Con il termine di diversificazione correlata si intendono le attività di trasporto delle imprese non inquadrabili nell'ambito del TPL, quali autolinee di competenza statale, servizi di noleggio e servizi non di linea, mentre la diversificazione non correlata si riferisce ad attività delle imprese realizzate in ambiti diversi da quello del trasporto.

Tabella 1b Anno 2001

Addetti totali al TPL in Piemonte per categorie di servizio (valori assoluti e percentuali)

Proprietà	urbano	extraurbano	ferro	diversificaz. correlata	divers. non correlata
Pubblica	3.425 (50,7%)	766 (11,3%)	1,212 (18%)	75 (1%)	1.272 (19%)
Privata	230 (11%)	1321 (61%)	0 (0%)	424 (20%)	181 (8%)
Totale	3.655	2.087	1.212	499	1.453

Fonte: nostra elaborazione su dati forniti dalla Regione Piemonte

Tabella 1c: Anno 2001

**Addetti totali al TPL in Piemonte per categorie di servizio
(ripartizione percentuale tra pubblico e privato delle varie categorie di servizio)**

Proprietà	urbano	extraurbano	ferro	Diversificaz. correlata	divers. non correlata
Pubblica	93,7%	37%	100%	15%	87%
Privata	6,3%	63%	0%	85%	13%
Totale	100%	100%	100%	100%	100%

Fonte: nostra elaborazione su dati forniti dalla Regione Piemonte

Dall'osservazione della tabella 1b così suddivisa si rileva che:

gli addetti sono pubblici per il 93,7% nel trasporto urbano, il 37% nel trasporto extraurbano, il 100% nel ferro, il 15% nelle attività correlate (noleggio, servizi non di linea) ed infine l'87% nelle attività non correlate.

Quando la dimensione del settore sia espressa non in termini di addetti, ma di offerta in vetture /km delle imprese pubbliche e private, data l'unità di misura, l'attenzione può essere ora rivolta alle sole quattro categorie di trasporto urbano, extraurbano, ferro e diversificazione correlata, giacché la

diversificazione non correlata non può, per sua natura, essere misurata in vetture Km, in quanto riguarda attività eterogenee e non legate alle attività di trasporto.

Tabella 2.a: Anno 2001

Vetture/km percorse dalle imprese di TPL in Piemonte nell'anno 2001 suddivise nelle varie categorie di servizio (valori assoluti e percentuali).

Proprietà	Vett/km urbane	Vett/km extraurbane	Vett/km ferro	Vett/km Diversif. correlato	Vett/km Totali
Pubblica	51.973.133 (61,4%)	21.952.571 (25,9%)	8.048.315 (9,5%)	2.657.550 (3,1%)	84.561.83 (100%)
Privata	6.038.941 (8,3%)	44.292.055 (60,7%)	0 (0%)	22.600.257 (31%)	72.931.253 (100%)

Fonte: nostra elaborazione su dati forniti dalla Regione Piemonte

Tabella 2.b: Anno 2001

Vetture/km percorse dalle imprese di TPL in Piemonte nell'anno 2001 per categorie di servizio (ripartizione percentuale tra pubblico e privato)

Proprietà	Vett/Km urbane	Vett/Km extra-urbane	Vett/Km ferro	Vett/Km diversif. correlato	Vett/km totali
Pubblica	89,6%	33,1%	100,0%	10,5%	53,7%
Privata	10,4%	66,9%	0,0%	89,5%	46,3%
Totale	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100%

Fonte: nostra elaborazione su dati forniti dalla Regione Piemonte

Permane, come detto precedentemente, una diversa articolazione delle attività svolte dalle imprese pubbliche e private che rende arduo un raffronto immediato tra le informazioni fornite dalle due tabelle: le imprese pubbliche offrono, infatti, l'89,6% delle vett/km urbane, il 100% del ferro e soltanto il 10,5% delle attività di noleggio e non di linea (diversificazione correlata), mentre, nell'extraurbano, le aziende pubbliche forniscono il 33,1% e le private il 66,9%, vale a dire all'incirca il doppio, delle vetture/km.

Il confronto tra i dati della tabella 1a e 2a, riguardo al TPL extraurbano, implica che i privati producono il 100% di vett/km in più rispetto al pubblico (44.292.055 vett/km contro 21.952.000), ma impiegano il 71% di addetti in più. del pubblico (1321 addetti contro i 766 pubblici).

Dalla osservazione di questi dati, sintetizzati nella figura A, emerge la rilevante presenza di diversificazione, seppure variamente articolata nei due comparti: diversificazione correlata nel privato, diversificazione non correlata nel pubblico.

La diversificazione correlata, che concerne il 20% degli addetti privati e solo l'1,1% di quelli pubblici, si manifesta nelle imprese, sia private che pubbliche, con modalità analoghe: servizi automobilistici, noleggio autobus per turismo, noleggio autoveicoli senza conducente, servizi non di linea quali trasporto disabili, scuolabus, lavoratori; in aggiunta le sole private gestiscono autolinee di competenza statale.

La diversificazione non correlata, riguardante il 19% dei pubblici e l'8,% dei privati, assume, invece, caratteristiche diverse nei due comparti.

Nelle imprese private la diversificazione non correlata abbraccia attività quali officina meccanica, autoriparazione o agenzia di viaggi, come risulta dalla loro ragione sociale, nonché dall'evoluzione storica di molte imprese di autotrasporto.

Nelle imprese pubbliche piemontesi la rilevante porzione di diversificazione non correlata, o conglomerale pare essere spiegabile all'interno di una tendenza più generale ravvisabile a livello nazionale: l'elenco delle aziende corredato dal tipo di servizio svolto, fornito dall'ASSTRA per l'anno 2001, specifica, infatti, per la prima volta, i servizi diversi dal TPL svolti dalle imprese aderenti. Essi spaziano dalla sosta su suolo pubblico (34%), parcheggi di interscambio (9,1%), parcheggi di struttura (13%), rimozione veicoli (7%), manutenzione segnaletica orizzontale e verticale e manutenzione semafori (2%). Alcune aziende pubbliche risultano come aziende multiservizi coinvolte nella distribuzione di gas metano, igiene pubblica, aree cimiteriali, affitto di spazi pubblicitari. La diversificazione conglomerale delle imprese di TPL pubbliche si esplica in attività lontane dalla filiera dei trasporti.

A questo processo di diversificazione conglomerale, si accompagna nelle imprese pubbliche un processo di disintegrazione verticale volto al raggiungimento di una maggiore efficienza attraverso l'esternalizzazione di servizi non strettamente operativi, gestiti in outsourcing, quali le attività di manutenzione, riparazione e pulizia dei mezzi, distribuzione e vendita dei titoli di viaggio, servizi

amministrativi. Appare anche un certo ricorso al subappalto di tratte a piccole imprese private, con accordi bilaterali, che di fatto escludono il coinvolgimento diretto dell'ente locale e potrebbero comportare un certo grado di collusione tra le imprese coinvolte.

3. Quali sono le conseguenze della diversa articolazione della diversificazione tra pubblico e privato?

L'elevata e crescente diversificazione presente nel settore del TPL, come rilevata dalla varietà di servizi prodotti dalle aziende (urbano, extraurbano, ferro, diversificazione correlata e non correlata), nonché la sua diversa articolazione a seconda dell'assetto proprietario delle imprese, richiede un approfondimento analitico che dia conto delle motivazioni e delle conseguenze della diversificazione stessa, spiegazioni che potrebbero essere diverse nel caso delle imprese private e pubbliche.

La ragion d'essere della diversificazione, e quindi dell'esistenza delle imprese multiprodotto, viene attribuita in letteratura a tre principali motivazioni:

1. secondo Penrose (1959) a considerazioni di efficienza legate alla presenza di economie variamente denominate come economie di varietà, di diversificazione, di gamma o di produzione congiunta; nel caso in esame sarebbe il migliore sfruttamento dei fattori di produzione, autisti, impiegati e materiale rotabile, a motivare la diversificazione in attività correlate con il trasporto, al fine di ottenere costi di produzione inferiori.
2. Secondo Marris (1964) all'obiettivo dei manager di accrescere il proprio potere e prestigio personale, attraverso azioni, quali l'ingresso in nuovi mercati, che possono andare contro l'interesse degli azionisti;
3. Secondo Schmalensee (1978) e Bernheim e Whinston (1990) al tentativo da parte delle imprese di rafforzare il proprio potere di mercato attraverso il perseguimento di pratiche anticompetitive quali sussidiazioni incrociate, creazione di barriere strategiche all'entrata o accordi collusivi con altre imprese similmente diversificate.

La prima spiegazione, ravvisabile nella diversificazione correlata, risiede nella ricerca di un più elevato grado di efficienza, attraverso l'utilizzo dei mezzi e degli addetti per la fornitura di servizi di trasporto di vario tipo, TPL urbano ed extraurbano ma anche servizi di noleggio o non di linea. Per la diversificazione conglomerale, la spiegazione potrebbe, invece, risiedere nel perseguimento

di specifici obiettivi da parte dei manager o di rafforzamento del potere di mercato da parte delle imprese; in taluni casi, ad esempio la gestione della sosta pubblica, potrebbe trovare giustificazione in un flusso costante di cassa, con economie di tipo finanziario per l'azienda.

La diversa articolazione della diversificazione, correlata per le aziende private, conglomerale per quelle pubbliche, dovrebbe comportare conseguenze diverse sull'efficienza delle imprese stesse: effetto positivo per le prime, trascurabile o negativo per le seconde. La possibilità di distinguere tra i diversi casi potrebbe avvalersi di un'analisi relativa all'efficienza dei due comparti: ci aspettiamo una maggiore efficienza dallo sfruttamento di economie di gamma, unitamente ad un effetto trascurabile, conseguente ad una diversificazione non motivata dalla migliore utilizzazione dei fattori produttivi.

3.1. Efficienza tecnica

Confronti di efficienza tra aziende pubbliche e private, basati sulla efficienza tecnica si presentano come il naturale punto di partenza in quanto rappresentano un obiettivo comune ad ogni tipo di impresa.

L'efficienza tecnica delle imprese è misurata dagli indicatori di produttività

- del capitale: vetture km per autobus (produttività del capitale);
- del lavoro: vetture km per addetto (produttività del lavoro);
- numero di addetti per mezzo (coefficiente tecnico).

Tabella 4: Anno 2001. - Indicatori di efficienza tecnica

Aziende	Vetture-Km per mezzo	Vetture-Km per Addetto	Addetto per mezzo
TOTALE	42.178	21.641	1,9
TOT. PUBBLICHE	45.354	17.641	2,6
TOT. PUBBLICHE SENZA ATM	36.792	24.214	1,5
ATM	53566	14965	3,6
PRIVATE	38.245	32.445	1,2

Nostra elaborazione su dati forniti dalla Regione Piemonte

La tabella 4. mostra una maggior produttività del capitale da parte delle aziende pubbliche, nelle quali ogni autobus percorre in media 45.354 km annui, contro i 38.245 degli autobus privati; il dato per le pubbliche depurato dall'ATM scende però a 36.792 km annui, evidenziando come la maggior produttività del capitale riguardi essenzialmente l'azienda metropolitana.

La produttività del lavoro, misurata dalle vetture/km per addetto, è invece molto più elevata per le imprese private, 32.445 km contro i 17.641 delle pubbliche, che però sale a 24.214 senza ATM.

Il coefficiente tecnico, il rapporto tra addetti e mezzi, chiarisce, più di ogni altro, quella che pare essere la ragione fondamentale alla base della diversa efficienza tra imprese pubbliche e private. Nel pubblico ci sono in media 2,6 addetti per ogni autobus, mentre nel privato soltanto 1,2. Forse sarebbe meglio parlare non di aziende pubbliche in generale, ma di ATM in particolare, poiché l'azienda torinese ha un coefficiente di 3,6 mentre per il resto delle pubbliche si attesta su 1,5 che non è troppo lontano dal dato privato.

Detto in altre parole i 45.534 km percorsi in media all'anno da ogni autobus nelle aziende pubbliche richiederebbero 2,6 addetti pubblici, ma solo 1,3 addetti privati! In realtà la situazione cambia a seconda che il dato ATM sia compreso o meno: 1,8 addetti pubblici diversi da ATM, oppure 3,6 addetti ATM.⁴

⁴ Tali affermazioni vanno in parte mitigate tenendo conto che il trasporto urbano ha caratteristiche peculiari rispetto al trasporto extra-urbano in quanto viene offerto con orari che richiedono l'articolazione in tre turni lavorativi, sebbene con una frequenza ovviamente diversa nelle diverse fasce orarie.

3.2. Efficienza economica

Informazioni maggiormente precise possono esserci fornite da una serie di indicatori di costo relativi all'efficienza economica delle imprese, con particolare attenzione alla incidenza sulla variabile in esame della struttura proprietaria (pubblico-privato), nonché al segmento di mercato coperto (urbano- extraurbano- correlato).⁵

Gli indicatori, forniti per urbano, extra-urbano e correlato, sono divisi in 3 gruppi:

1. Costo medio totale articolato in :
 - a. costi totali per vettura/km
 - b. costi totali per mezzo
 - c. costi totali per viaggiatore.
2. Costo medio del lavoro articolato in:
 - d. costo del personale per vettura/km
 - e. costo del personale per addetto
 - f. costo del personale per viaggiatore
3. Costo del personale sul costo totale.
4. Ricavi/costi.

Vi è, inoltre, da sottolineare il fatto che nel computo delle vetture/km urbane si inserisce convenzionalmente il trasporto suburbano che ha però una minore copertura oraria ed una velocità commerciale intermedia tra il trasporto urbano e quello extraurbano. Se un rapporto addetti per mezzo di 3,6 è compatibile con tre turni lavorativi giornalieri del trasporto urbano e non può quindi essere considerato un' indicazione di inefficienza, la preoccupazione deriva dal fatto che tale rapporto è costruito tenendo conto anche del trasporto suburbano, che rappresenta il 50% delle vetture/km (20.000.000 circa) convenzionalmente sottese dalla categoria urbano.

⁵ Per omogeneità tra trasporto urbano ed extraurbano ci siamo limitate a confronti relativi al trasporto su gomma, pur consapevoli della presenza del trasporto su ferro, tramvie e ferrovie locali, il quale comporta, però, caratteristiche e problematiche diverse.

Tabella 3a: Anno 2001 - Indicatori di costo urbano

Imprese	Costi Tot. per vett/km (lire) A	Cost tot. Per mezzo (milioni) B	Costi tot. per viagg. (lire) C	Costo pers per vtt/km (lire) D	Costo pers. per add. (milioni) E	Costo pers. per viagg. (lire) F	Costo pers. Su Cost. Tot. G	Ricavi tot. Su Cost. tot. H
Pubbliche	7.893	381,3	2643	4.512	68,5	1.511	58,5%	30%
Pubbliche senza ATM	6358	196,1	4287,6	3.541	58,7	1.082	58,4%	30,6%
Private	3.950	136,9	4.106	2.042	53,6	2.123	50,6%	26,1%

Fonte: nostra elaborazione su dati forniti dalla Regione Piemonte

Tabella 3b: Anno 2001 - Indicatori di costo extra-urbano

Imprese	Costi Tot. per vett/km (lire) A	Cost tot. Per mezzo (milioni) B	Costi tot. per viagg. (lire) C	Costo pers per vtt/km (lire) D	Costo pers. per add. (milioni) E	Costo pers. per viagg. (lire) F	Costo pers. Su Cost. Tot. G	Ricavi tot. Su Cost. tot. H
Pubbliche	4.264	169	4.480	2.245	64,4	2.359	52,7%	30,5%
Private	3.702	143,6	5.160	1.836	61,5	2.559	49,6%	35,3%

Fonte: nostra elaborazione su dati forniti dalla Regione Piemonte

Tabella 3c: Anno 2001 - Indicatori di costo correlato

Imprese	Costi tot. Per vett/km (lit) A	Cost tot. Per mezzo (milioni lit) B	Costo pers. per vett/km (lire) D	Costo pers. Per add. (milioni lire) E	Costo pers. Per viagg. (lire) F	Costo pers. Su costo tot. G	Ricavi tot./ Cost. Tot. H
Pubbliche	6.452	187	2.490	61	2.359	38,6%	75,2%
Private	3.023	164	914	54	2.559	30,2%	103%

Fonte: nostra elaborazione su dati forniti dalla Regione Piemonte

I costi rappresentano il totale dei costi di produzione, comprensivi di acquisti di materie prime, servizi, personale, ammortamenti, accantonamenti. La variabile vetture Km, come già menzionato, corrisponde al numero complessivo dei chilometri percorsi in un anno da tutti i veicoli in dotazione e rappresenta un indicatore dell'offerta potenziale di TPL fruibile da parte dei cittadini. I ricavi comprendono i proventi dal traffico, le integrazioni tariffarie e i proventi della pubblicità, qualora presenti.

Vediamo quali informazioni sia possibile trarre dall'osservazione di questa batteria di indicatori, riferiti all'anno 2001, che sono stati calcolati per l'insieme delle imprese pubbliche e private, differenziando tra urbano, extra-urbano, ferro e diversificazione correlata: per quanto riguarda le pubbliche viene presentato l'indicatore comprensivo del dato ATM e depurato del dato ATM⁶, questo perché le performance del colosso metropolitano sono decisamente fuori media, fornendo in tal modo un'informazione fuorviante sull'efficienza delle imprese pubbliche relativamente a quelle private.

L'esame del costo per vettura/km (indicatore A) mostra un dato medio riferito al trasporto urbano di 7.893 lire per le imprese pubbliche comprensive di ATM, di 6358 lire senza ATM e di 3950 lire per le aziende private. Per quanto riguarda il trasporto extraurbano il costo per vettura/km è 4264 lire per le imprese pubbliche e di 3.702 lire per le private. L'indicatore corrispondente per la diversificazione correlata, di 6.452 lire per le aziende pubbliche e 3.023 per le private, non risulta completamente attendibile in quanto le attività di noleggio e servizi non di linea non debbono necessariamente basarsi sulle vetture/km che sono, invece, parte integrante dei contratti di servizio del TPL.. Il costo del trasporto urbano risente delle condizioni di maggiore congestione del traffico cittadino, con una conseguente riduzione della velocità commerciale.

⁶ I dati presentati sono precedenti alla fusione di ATM con SATTI nel GTT.

Il dato relativo alle imprese private non solo evidenzia una maggiore efficienza sia nel trasporto urbano che extra-urbano che correlato, ma un divario nei costi dei due diversi segmenti del mercato del TPL (urbano ed extraurbano) molto più ridotto.

Anche i costi totali per mezzo, (indicatore B), vale a dire i costi totali divisi per il numero di autobus, evidenziano una maggiore efficienza delle aziende private: per quanto riguarda il trasporto urbano 136,9 milioni delle aziende private contro 381,3 delle pubbliche comprensive di ATM, che scendono a 196 senza ATM, mentre il dato nel trasporto extraurbano è di 143,6 milioni di lire per le private contro i 169 per le pubbliche. Nel trasporto correlato siamo a 187 milioni per le pubbliche, contro 164 per le private.

I costi totali per viaggiatore, (indicatore C), sono invece decisamente più alti per le imprese private, sia nell'urbano che nell'extraurbano: 4.106 lire contro 2.643 lire nell'urbano che salgono a 4.287,6 quando si escluda ATM e 5.160 contro 4.480 nell'extraurbano. Tale informazione segnala la minore numerosità dei passeggeri sulle linee, essenzialmente extraurbane, servite dalle imprese private, ma anche sulle linee delle imprese pubbliche diverse dall'ATM. Per mancanza di dati attendibili non è stato calcolato l'indicatore per il trasporto correlato, che trattando di noleggio prescinde dal numero di passeggeri.

I successivi indicatori rappresentano i costi medi del personale concentrandosi, in seguito, sulla relazione tra costi del personale e costi totali.

L'indicatore costo del personale per vettura/km, (indicatore D), indica nell'urbano 2.042 lire per le private, 4512 per le pubbliche, che scendono a 3.541 lire senza ATM: nell'extraurbano 1.836 per le private contro 2.245 per le pubbliche. L'indicatore per la diversificazione correlata non risulta attendibile per le ragioni esposte precedentemente nel caso dell'indicatore A.

L'indicatore costo del personale per addetto, (indicatore E), risulta più elevato per le imprese pubbliche, con un dato riferito all'urbano di 68,5 milioni di lire comprensivo di ATM, 58,7 senza ATM, contro 53,6 milioni di lire annue per le private, mentre nell'extraurbano il dato è 64,4 milioni di lire per le pubbliche contro i 61,5 per le private. Nel correlato il dato è di 61 milioni per le pubbliche, contro 54 per le private.

Se il divario nel costo del lavoro tra aziende pubbliche e private veniva tradizionalmente attribuito in passato alla maggiore generosità delle aziende pubbliche nella contrattazione a livello aziendale, ad esempio con un diverso computo degli straordinari, pare ora di potere affermare che il

nuovo contratto degli autoferrotranvieri ha di fatto sensibilmente ridotto le differenze nella flessibilità consentita al pubblico e al privato. Le differenze nei costi (circa 10% in più nel pubblico) sarebbero pertanto da ascrivere ai diversi inquadramenti ed a un diverso rapporto tra lavoratori diretti ed indiretti.

Il costo del personale per viaggiatore, (indicatore F) risente del minor numero di viaggiatori sulle linee servite da autobus privati e pubblici non ATM ed è nel trasporto urbano di 1.511 lire per le pubbliche comprensive di ATM, 1.082 senza ATM, contro 2.123 per le imprese private, mentre nell'extraurbano è di 2.359 per le pubbliche e di 2.559 per le private.

L'indicatore costo del personale su costi totali, (indicatore G), si presenta ancora una volta a favore delle aziende private. Nel trasporto urbano il rapporto è pari al 58,6% per le pubbliche e al 50,6% per le private. Nel trasporto extraurbano 52,7% per le pubbliche e 49,6% per le private. Nelle attività correlate 38,6% per le pubbliche e 30,2% per le private.⁷

Gli indicatori di efficienza tecnica ed economica sopra esaminati consentono di cogliere le differenze tra pubblico e privato nonché il peso delle attività di diversificazione correlata, ma, essendo basati sulle vetture/km, non consentono di rivolgere l'attenzione alle differenze di efficienza derivanti dalla diversificazione conglomerale. Tale attività non può, infatti, essere compiutamente espressa dalle vetture /km in quanto esse non hanno nulla a che vedere con le attività di officina, agenzia di viaggi, gestione dei parcheggi nelle quali si esplica la diversificazione conglomerale.

L'impatto della diversificazione può essere indagato attraverso l'indicatore rappresentato dal rapporto tra ricavi e costi, (indicatore H), il cui obiettivo del 35% rappresenta un adempimento di legge, sulla base del quale sono commisurati i contributi in conto esercizio. I ricavi comprendono i proventi dal traffico, le integrazioni tariffarie e i proventi della pubblicità, qualora presenti, mentre i costi sono quelli operativi.

Il rapporto ricavi su costi si mantiene in generale al disotto dell'obiettivo del 35% che viene raggiunto solo dalle imprese private nel trasporto extraurbano, mentre le pubbliche si attestano sul 30,5%. Per quanto attiene al trasporto urbano le imprese pubbliche hanno una performance migliore delle private, con 30,6% rispetto 26,1%, dato che risente pesantemente della numerosità dei viaggiatori urbani serviti dall'ATM a Torino. Un dato interessante si ricava dal rapporto ricavi su

⁷ La minore incidenza del costo lavoro sulle attività di diversificazione correlata si spiega in parte perché costituita di attività che possono non contemplare il fattore umano, noleggio senza autista, ma in parte potrebbe essere dovuta alla tendenza delle imprese ad imputare preferibilmente i costi sulle attività contribuite.

costi sulle attività non di TPL, vale a dire non sovvenzionate dall'ente pubblico, che nei moduli CNT cattura prevalentemente la diversificazione in attività correlate: mentre per le aziende private tali attività trovano una giustificazione in un rapporto ricavi costi pari in media a 103, per le aziende pubbliche si tratta ancora di attività in perdita che coprono solo il 75% dei costi e che corroborano il quadro di una minore efficienza delle aziende pubbliche.

3.3. Redditività

L'ultimo indicatore preso in considerazione è il ROS, rapporto tra il reddito operativo e il fatturato che rappresenta un indicatore di redditività relativamente alla gestione caratteristica, nel nostro caso la fornitura di servizi di trasporto pubblico locale.

Un dato di riferimento (Confservizi, 2004) mostra un andamento negativo, per le imprese pubbliche di trasporto pubblico locale italiane, del ROS pari a -5,3% nel 2001, che raggiunge il -8% per le aziende del nord-ovest.

Le indicazioni desumibili dal nostro campione consentono di calcolare il ROS su due campioni diversi: il primo tratto dai moduli CNT comprendente 67 imprese fotografa le aziende relativamente all'attività del trasporto locale, considerando al suo interno il trasporto urbano, extraurbano e la diversificazione in attività correlate. Il ROS del secondo campione, basato sui bilanci delle 44 imprese di capitali del campione generale delle 67, comprende, oltre alle attività presenti nel CNT, anche le attività di diversificazione conglomerale messe in atto dalle imprese stesse.

I risultati sono assai indicativi: iniziamo dal ROS emergente dai dati del CNT relativi all'anno 2001: si desume un ROS pari a -0,2% per il totale delle 67 aziende, con -1,9% per le pubbliche e 2,5% per le private. La disaggregazione delle informazioni consente di valutare separatamente il ROS per le diverse attività produttive: emerge in tal modo che la redditività media dell'attività urbana è 8% per le pubbliche e -13,7 % per le private. La redditività media per l'extraurbano si situa al -47,6% per le pubbliche e al -9,3% per le private. Infine, il ROS relativo alle attività di diversificazione collegate al trasporto, cosiddetta diversificazione correlata si attesta al 5% per le pubbliche e al 12% per le private. Si vede quindi come il dato del ROS aggregato nasconde un'articolazione molto più variegata all'interno delle diverse attività, con un dato negativo riferito alle attività sussidiate di trasporto pubblico locale, compensato da un dato positivo riferito alle attività diversificate.

Dal campione delle 67 imprese sono state, infine, isolate le 45 imprese di capitale, 12 pubbliche e 33 private, di cui 20 SPA, per cui risulta disponibile il bilancio. Il suo esame consente di ottenere informazioni qualitativamente diverse: mentre, infatti, i dati del CNT fotografano l'attività delle imprese relativamente alla attività di trasporto sia nel TPL che nelle attività correlate, nei bilanci sono contenuti i dati relativi all'attività della impresa nella sua interezza, quindi anche con riferimento all'attività di diversificazione conglomerale. Il quadro complessivo mostra un ROS totale pari a 3,2%, con un dato di 1,2% per le pubbliche e del 6,2% per le private. Il sensibile miglioramento dell'indicatore può essere interpretato come effetto positivo sulla redditività delle aziende delle attività di diversificazione non conglomerale messe in atto dalle stesse.

TABELLA 4°: ROS (reddito operativo su fatturato) da fonte CNT 2001

PROPRIETA'	ROS urb	ROS extra	ROS attività correlate	ROS totale	N° AZIENDE
PUBBLICA	8,0%	-47,6%	5,0%	-1,9%	12
PRIVATA	-13,7%	-9,3%	12,0%	2,5%	55
TOTALE	7,0%	-21,9%	11,0%	0,2%	67
PUBBLICHE SENZA ATM	-0,3%	-47,6%	5,0%	-20,6%	11
ATM	9,8%			9,8%	

Tabella 4b: ROS (reddito operativo su fatturato) da fonte bilanci 2001

PROPRIETA'	ROS BILANCI	N° AZIENDE
PUBBLICHE	1,2%	12
PRIVATE	6,2%	35
TOTALE	3,2%	47
PUBBLICHE SENZA ATM	-1,8%	11
ATM	5,8%	

Alcuni commenti si rendono necessari:

- Il forte divario di redditività tra attività di trasporto urbano ed extra-urbano ed attività correlate si spiega in parte con il fatto che le attività di trasporto pubblico locale sono per loro natura attività con caratteristiche di bene pubblico e, come tali da sovvenzionare, mentre le attività di diversificazione correlata in quanto prive di sovvenzioni, vanno perseguite solo se redditizie.
- Il diverso andamento della redditività delle diverse attività produttive delle imprese di TPL non può comunque prescindere dalla migliore performance delle aziende private, sia in termini di contenimento delle perdite, nel caso del trasporto extraurbano, che in

termini di maggiori guadagni nell'attività di diversificazione correlata. Diversa è la situazione nel trasporto urbano che presenta nel 2001 un ROS positivo per le aziende pubbliche e negativo per le private.⁸

- Il ROS calcolato sui bilanci passa da negativo a positivo per le aziende pubbliche, segnalando l'impatto positivo dovuto essenzialmente alla gestione dei parcheggi o della sosta pubblica, mentre migliora per quanto riguarda le aziende private passando dal 2,5% al 6,2%, a segnalare che anche per le private le attività di diversificazione conglomerale, quali agenzia di viaggio o autofficina, migliorano i conti aziendali. La diversificazione delle aziende private pare comportare un segno positivo sulla performance aziendale sia nella sua componente correlata, che in quella collegata in modo più debole, ma pur sempre presente, che abbiamo definito conglomerale a testimoniare una maggiore efficienza. Il quadro che emerge per le aziende pubbliche pare invece sottolineare come il miglioramento dei conti aziendali non sia affidato al raggiungimento di una maggiore efficienza dovuta alle economie di varietà ottenibili nella diversificazione correlata, ma piuttosto alla presa in carico di altre attività pubbliche quali la gestione del suolo pubblico o delle multe, che si configurano come sfruttamento di prerogative pubbliche ed aumento del potere di mercato. Per tali aziende, come esemplificato dal rapporto ricavi costi relativo alle attività non sovvenzionate, ma correlate al trasporto, la diversificazione di mercato comporta non guadagni, ma ulteriori perdite.

5. Conclusioni

Le analisi empiriche in tema di servizi pubblici locali in Italia si basavano tradizionalmente sulle sole imprese pubbliche, per le quali si disponeva dei dati Cispel, mentre non si avevano

⁸ IL ROS positivo per il trasporto urbano pubblico è un dato che si rileva solo nel 2001, il dato 2000 -8,1%, con un dato ATM di -12,7%.

I dati 2001 presentano una forte discontinuità rispetto alla serie storica degli anni precedenti, ascrivibile in particolare ad una migliore performance dell'ATM: si è quindi ritenuto necessario presentare i ROS relativi al periodo 1998-2001

ROS (REDDITO OPERATIVO SU FATTURATO) DA BILANCI, SERIE STORICA

PROPRIETA'	ROS 1998	ROS 1999	ROS 2000	ROS 2001
PUBBLICA	-3,4%	-7,3%	-8,4%	1,2%
PRIVATA	2,4%	9,0%	7,0%	6,2%
TOTALE	-1,0%	0,2%	-1,7%	3,2%
PUBBLICHE SENZA ATM	5,4%	-4,1%	-0,2%	-1,8%
ATM	-7,2%	-9,4%	-17,5%	5,8%

informazioni sulle aziende private, così da non potere esaminare le strategie di impresa. I dati si riferivano, inoltre, ai segmenti di mercato coperti (urbano-extraurbano), senza analizzare la diversificazione, sia in attività correlate con il trasporto pubblico locale (diversificazione correlata), che in attività non collegate con il trasporto (diversificazione conglomerale).

La rilevanza del lavoro qui presentato risiede nella costruzione e analisi di un data base relativo alle imprese che forniscono trasporto pubblico locale in Piemonte per gli anni dal 1998 al 2001, che ha consentito per la prima volta in Italia di costruire una fotografia accurata e completa del settore, capace di distinguere le imprese che forniscono il servizio di TPL a seconda del grado e tipo di diversificazione raggiunto e del diverso assetto proprietario (pubblico - privato).

I dati hanno evidenziato un forte e crescente ricorso alla diversificazione dei servizi offerti, sia da parte delle imprese private che da quelle pubbliche. L'attività di diversificazione ha però caratteristiche diverse nei due comparti: le private operano per lo più una diversificazione in attività correlate con il trasporto, quali noleggio e servizi non di linea, in cui le economie di varietà sono raggiunte grazie alla possibilità di ottimizzare l'utilizzo di mezzi e addetti nelle diverse attività di trasporto, mentre la diversificazione in attività non correlate ha un peso minore. Le imprese pubbliche svolgono, invece, prevalentemente una diversificazione in attività non correlate, quali gestione di parcheggi, sosta sul suolo pubblico, distribuzione del gas metano, segnaletica, ecc, la cui scelta pare maggiormente collegata ad obiettivi manageriali o a ricerca di potere di mercato, piuttosto che a motivazioni basate sulla ricerca di efficienza.

Tale ipotesi esplicativa delle attività di diversificazione ha portato ad un esame della diversa efficienza delle imprese pubbliche e private attraverso l'ausilio di indicatori di efficienza tecnica, economica e di redditività che hanno evidenziato un divario di efficienza a sfavore delle imprese pubbliche e un diverso peso del costo del lavoro, la cui ragione non va ricercata tanto in un più elevato costo per addetto nelle aziende pubbliche, quanto in un forte divario di produttività e di un diverso rapporto tra addetti e mezzi, che gonfia l'incidenza del costo del lavoro per le aziende pubbliche.

La redditività delle imprese pubbliche pare influenzata in modo determinante dalle attività di diversificazione conglomerale, a sottolineare come il miglioramento dei conti aziendali delle ex-municipalizzate non sia affidato al raggiungimento di una maggiore efficienza dovuta alle economie di varietà ottenibili nella diversificazione correlata, ma piuttosto alla presa in carico di altre attività pubbliche quali la gestione del suolo pubblico o delle multe, che si configurano come sfruttamento di prerogative pubbliche ed aumento del potere di mercato. Per tali aziende, come si rileva dal

rapporto ricavi su costi, la diversificazione in attività correlate al trasporto comporta non guadagni, ma ulteriori perdite.

La riforma del TPL ha mosso le imprese pubbliche, exmunicipalizzate, verso una diversificazione delle attività produttive, che, a differenza di quanto accade per le private, non comporta miglioramenti dei risultati economici: la perdurante incertezza sulla reale apertura del mercato del TPL incentiva la ricerca di sicurezza, più che di efficienza.

Riferimenti bibliografici

- Alchian, A. (1965), "Some Economics of Property Rights", *Il Politico*, 30, 816-29.
- Balloni, V., Iacobucci, D. (2000), "I processi di crescita delle medie imprese nelle regioni NEC", *Economia Marche*, 19 (3), 3-74.
- Balloni, V., Iacobucci, D. (2001), "I "nuovi protagonisti" dell'industria italiana", *l'Industria*, 22(4), 633-675.
- Berechman, J. (1993), *Public Transit Economics and Deregulation Policy*, Amsterdam, North Holland.
- Bhattacharyya, A., Kumbhakar, S., Bhattacharyya, A. (1995), "Ownership Structure and Cost Efficiency: A Study of Publicly Owned Passenger Bus Transportation Companies in India", *Journal of Productivity Analysis*, 8(1), 35-52.
- Boitani, A., Cambini C. (2002), "Il trasporto pubblico locale in Italia: Dopo la riforma i difficili albori di un mercato", *Mercato concorrenza regole*, 1, 45-72.
- Bruti Liberati E., Fortis M. (2001), *Le imprese multiutility. Aspetti generali e prospettive dei settori a rete*. Collana Fondazione Montedison, Bologna, Il Mulino.
- Chang, K.,P., and Kao P., H. (1992), "The Relative Efficiency of Public versus Private Municipal Bus Companies: An Application of data envelopment Analysis", *Journal of Productivity Analysis*, 3, 67-84.
- Confservizi-Nomisma (2004), *Osservatorio economico e finanziario. Competitività delle local utilities. Analisi patrimoniale e finanziaria delle imprese di servizi pubblici locali*. Rapporto 2004.
- Cowie, J., and Asenova, D. (1999), "Organisation Form, Scale Effects and Efficiency in the British Bus Industry", *Transportation*, 26, 231-248.
- Elefanti M. (2003), *La liberalizzazione dei servizi pubblici locali: regole e condizioni per l'economicità delle aziende*, EGEA, Milano
- Elefanti M. (2001), *I modelli di determinazione delle tariffe nel processo di liberalizzazione dei servizi pubblici locali*, SDA Bocconi, s.d
- Fazioli R., Filippini M. and Kuenzle M. (2003), "Valutazione dell'efficienza delle compagnie di bus italiane e svizzere", *Temi di discussione*, Banca d'Italia.
- Filippini, M. and Prioni, P. (2003), "The influence of ownership on the cost of bus service provision in Switzerland: an empirical illustration", *Applied Economics*, 35(6), 683-90.

- Fraquelli G., Piacenza M., Abrate C. (2001), *"Il trasporto pubblico locale in Italia: variabili esplicative dei divari di costo tra le imprese"*, *Economia e Politica Industriale*, n. 111, 51-81.
- Fraquelli G., Piacenza M., Abrate C. (2002), *"Regulating Public Transit Networks: How Do Urban-Intercity Diversification and Speed-up measures Affect Firms' Cost Performance?"*, working paper Hermes, 1.
- Fraquelli G., Piacenza M., Vannoni D. (2003), *"Strategie multiprodotto nei servizi di pubblica utilità: effetti della diversificazione e della densità dell'utenza"*, working paper , Hermes,1.
- Gilardoni A., Lorenzoni G. (2003), *Public utilities locali*, Milano, Egea.
- Jørgensen, F., Pedersen, P. A. and Volden, R. (1997), *"Estimating the Efficiency in the Norwegian Bus Industry from Stochastic Cost Frontier Models"*, *Transportation* 24: 421-433.
- Kerstens, K. (1996), *"Technical Efficiency measurement and Explanation of French urban Transit Companies"*, *Transportation Research, A* 30, 341-452.
- Marris R. (1964), *The Economic Theory of Managerial Capitalism*, New York Free Press
- Odeck, J., and Oyvind S. (2002), *"The Relative Efficiency of Public and Private Bus Companies?"*, working paper.
- Penrose E. (1959), *The Theory of the Growth of the Firm*, Basil Blackwell.
- Percoco M. (2002), *"Efficienza e regolamentazione nel settore dei trasporti pubblici locali"*, *L'Industria*, n. 3, 507-527.
- Perry, J., L., Babitsky, T. T. (1986), *"Comparative Performance in Urban Bus Transit: Assessing Privatization Strategies"*, *Public Administration Review*, 46, 57-66.
- Piacenza M., (2002), *"Regulatory Contracts and Cost Efficiency: Stochastic Frontier Evidence from the Italian Local Public Transport"*, working paper Hermes.
- Schmalensee R., (1978), *"Entry Deterrence in the Ready-to-Eat Breakfast Cereal Industry"*, *Bell Journal of Economics*, 9 (Autumn 1978): 305-327. Reprinted in *Market Strategy and Structure* (J.M.A Gee and G. Norman, eds.), London: Harvester Wheatsheaf, 1992, pp. 84-111.
- Vannoni D. (2000), *"The Diversified Firm: Non Formal Theories versus Formal Models"*, *Economia e Politica Industriale*, 106, 85-104.
- Viton, P., A., (1997), *"Technical efficiency in Multi-Mode Bus Transit: a Production Frontier Analysis"*, *Transportation Research*, B31, 23-39.