

FOCUS DI APPROFONDIMENTO - IL TPL IN LOMBARDIA TRA RETE DELLE AGENZIE REGIONALI ED AFFIDAMENTO DEL SERVIZIO. ANALISI E VALUTAZIONI ATTRAVERSO L'UTILIZZO INTEGRATO DEI DATI CPT

ABSTRACT

Il presente approfondimento regionale si pone lo scopo di analizzare, attraverso i dati dei Conti Pubblici Territoriali (CPT), l'evoluzione del modello di governance istituzionale nel settore del Trasporto Pubblico Locale (TPL) all'interno del territorio lombardo a seguito della costituzione delle Agenzie regionali per il TPL. Particolare attenzione è dedicata all'architettura organizzativa del trasporto pubblico nel contesto territoriale lombardo attraverso un'analisi sulle funzioni e sulle attività delle menzionate Agenzie, nonché allo studio dei flussi finanziari da esse prodotti secondo la metodologia CPT. Al fine di raggiungere una visione sincretica del TPL nello spazio geografico regionale, è stata condotta un'approfondita indagine sui flussi finanziari di quelle imprese affidatarie di contratti di servizio non censite dal Sistema CPT. La ricerca ha riguardato principalmente il trasporto "su gomma", nonché quello lacuale ed ha consentito di allargare lo spettro dello studio a tutti gli agenti economici attivi nel settore del TPL regionale.

Le domande di ricerca afferiscono principalmente alla composizione qualitativa e quantitativa dei flussi finanziari generati dalle Agenzie regionali per il TPL. La finalità è quella di indagare non solo sulle attività poste in essere, ma anche sulle entrate e spese registrate secondo i criteri CPT. In un'ottica di analisi integrale del TPL, ulteriori domande di ricerca afferiscono anche alla composizione e natura delle imprese attive nel settore, in quanto affidatarie di contratti di servizio ma non rilevate dal Sistema CPT per ragioni metodologiche. Una volta individuate tali imprese, l'attività di ricerca ha inteso analizzare la composizione delle spese e delle entrate, in ambo i casi sotto la lente della loro natura corrente ed in conto capitale. Si è focalizzata l'attenzione sulla strutturazione dei trasferimenti e sul grado di dipendenza finanziaria dalle Amministrazioni pubbliche. I dati utilizzati afferiscono al 2018 in quanto ultimo dato disponibile.

Per quanto concerne ai risultati, dall'analisi condotta è emerso che nel settore del TPL la Regione Lombardia pare aver adottato un modello di governance istituzionale di tipo decentrato, in quanto l'affidamento dei servizi e la conseguente gestione dei contratti sarebbe posta in capo prevalentemente alle Agenzie regionali. Tale conclusione trova conforto anche nei flussi finanziari riclassificati secondo la metodologia CPT, in quanto dette Agenzie sono finanziate principalmente da trasferimenti regionali. Similmente, le entrate in conto capitale sono imputabili esclusivamente ai trasferimenti in conto capitale provenienti dalla Regione e concernono: contributi agli investimenti per acquisto di autobus, materiale rotabile o tecnologie. Circa le spese, fatte salve quelle di funzionamento, queste sono concentrate principalmente nei trasferimenti alle imprese affidatarie di contratti di servizio, ovvero ai Comuni che gestiscono in economia il servizio di TPL. Al fine di indagare sugli ambiti di spesa nel settore, si è effettuato un incrocio tra il database del Sistema CPT e quello regionale dei contratti di servizio, col precipuo fine di individuare quelle imprese attive nel settore del TPL ma non censite nei dati CPT. Dall'analisi dei flussi finanziari è emerso che la spesa di tali imprese è assorbita principalmente dalla spesa corrente e si concentra in larga misura nelle Spese di personale e Acquisti di beni e servizi. Sul fronte delle entrate la larga parte risulta essere corrente e imputabile quasi interamente alla Vendita di beni e servizi e agli altri incassi correnti. L'indicatore di dipendenza finanziaria assume dimensioni modeste probabilmente anche a causa delle tecniche di contabilizzazione dei corrispettivi contrattuali.

INTRODUZIONE

A seguito di un articolato processo di riforma, la legge regionale n. 6/2012 e smi disciplina il settore del trasporto pubblico in Lombardia col precipuo fine "di sviluppare un sistema di trasporto integrato e rispondente alle esigenze di mobilità delle persone e di

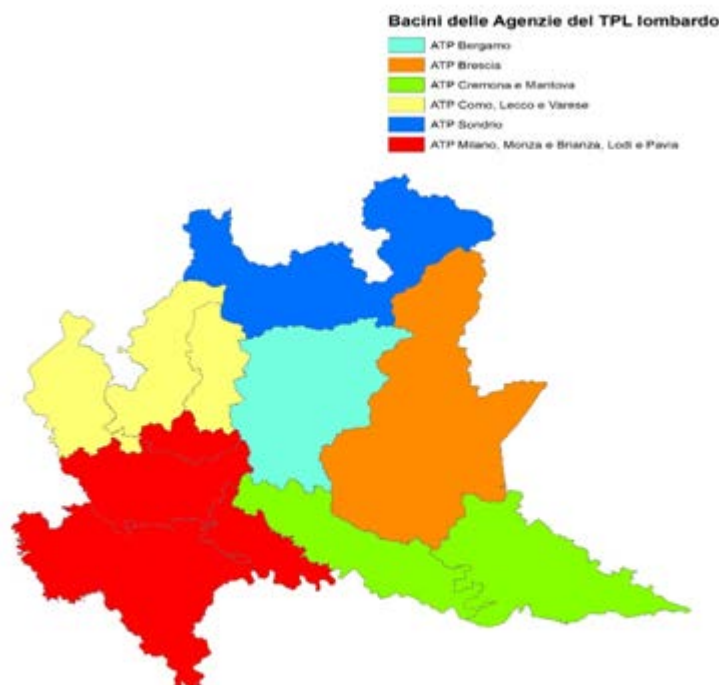
Focus

sostenibilità ambientale, nonché di promuovere il miglioramento della qualità dei servizi e di perseguire la sostenibilità economica del sistema, con particolare riferimento al trasporto pubblico regionale e locale". Sono numerose le finalità che la legge regionale si propone di conseguire tra le quali è possibile annoverare lo sviluppo di un servizio di trasporti integrato efficiente e più rispondente alle esigenze di mobilità, il miglioramento della qualità dei servizi, la sostenibilità economica del sistema e dei costi nonché, più in generale, il miglioramento del governo complessivo del sistema del trasporto pubblico. La riforma mira altresì al perfezionamento del servizio offerto in termini di regolarità, affidabilità, *comfort*, puntualità e accessibilità, nonché alla creazione di scenari utili ad una progressiva attuazione dell'integrazione tariffaria su tutto il territorio regionale e tra tutti i mezzi di trasporto.

Per raggiungere tali obiettivi, l'art. 7 della legge in commento individua sei bacini di utenza omogenei per caratteristiche territoriali e di mobilità come da figura F.1, corrispondenti ai confini amministrativi delle seguenti province e della Città metropolitana di Milano:

- Bergamo
- Brescia
- Cremona - Mantova
- Como - Lecco - Varese
- Sondrio
- Milano - Monza e Brianza - Lodi - Pavia.

Figura F.1 AGENZIE TPL-BACINI DI UTENZA



F.1 LE AGENZIE PER IL TPL: FINALITÀ E ATTIVITÀ

Per ogni bacino è stata istituita un'Agenzia per il Trasporto Pubblico Locale (TPL) che esercita in forma associata le funzioni degli Enti locali (Province e Comuni capoluogo) in

tema di autolinee urbane e interurbane, metropolitane, tram, filobus e impianti a fune. Ogni Agenzia ha il compito di programmare, organizzare, monitorare, controllare e promuovere i servizi di TPL in maniera integrata all'interno del bacino di competenza, attraverso l'approvazione di uno strumento programmatico, cd. "Programma di bacino", e la conseguente stipula di contratti di servizio con le aziende che svolgono i servizi di trasporto. Le Agenzie in parola sono enti pubblici non economici, dotati di personalità giuridica e di autonomia organizzativa e contabile, costituiti per l'esercizio, in forma obbligatoriamente associata, delle funzioni degli enti locali in materia di TPL nei citati bacini. Le Agenzie sono costituite e partecipate dalle province e dai comuni competenti per territorio: la partecipazione della Regione è obbligatoria e stabilita in misura del 10%, a cui si affianca la presenza di capoluoghi di Provincia e delle Province/Città Metropolitana oltre ad almeno un Comune non capoluogo per ogni Provincia e per la Città Metropolitana di Milano.

Una novità di sicuro rilievo contenuta nella legge regionale n. 6/2012 concerne la creazione della Conferenza del TPL quale organo consultivo permanente per favorire l'integrazione fra le istanze istituzionali, economiche e sociali, il confronto tra le realtà rappresentative degli enti pubblici, degli operatori e degli utenti. Tale Conferenza, istituita presso la competente direzione generale regionale, è consultata al fine della elaborazione degli atti di competenza regionale nonché in relazione alle ulteriori iniziative di rilevanza regionale e aventi un significativo impatto sul settore del TPL sotto il profilo finanziario e operativo. La Conferenza Locale del Trasporto Pubblico (CLTP) rappresenta lo strumento di partecipazione istituzionale con cui si procede, almeno una volta l'anno, alla consultazione in merito alla programmazione dei servizi, ai contratti di servizio, alla Carta della qualità dei servizi, al livello di soddisfazione degli utenti, agli aspetti tariffari ed ai dati di monitoraggio, oltre che per approfondimenti specifici.

Ai sensi dell'art. 18 della legge regionale n. 6/2012, l'esercizio dei servizi di trasporto pubblico, effettuati con qualunque modalità, è regolato dai contratti di servizio stipulati dagli operatori principalmente con le Agenzie per il TPL e, in via residuale, con i comuni non capoluogo di provincia. Per quanto concerne i contratti di servizio, al fine di fornire indirizzi e orientamenti interpretativi in relazione all'affidamento del servizio di TPL da parte delle Agenzie e dei comuni non capoluogo di provincia, la Regione ha adottato particolareggiate linee guida con la DGR n. 4927/2016. Con le dette *guide lines* si declinano gli obiettivi delle procedure di affidamento, si rappresentano gli obiettivi strategici da perseguire attraverso i nuovi affidamenti, si forniscono indirizzi e orientamenti interpretativi in relazione all'affidamento del servizio di TPL da parte delle Agenzie e, infine, si forniscono indirizzi e orientamenti interpretativi in ordine ai contratti di servizio.

Le linee guida regionali sono attuate dalle Agenzie per il TPL a cui compete *inter alia* affidare i servizi per l'intero bacino, con funzione di stazione appaltante, secondo criteri di terzietà, indipendenza e imparzialità nonché sottoscrivere, gestire e verificare il rispetto dei contratti di servizio, inclusa l'applicazione dei premi e delle penali. Compete, dunque, alle Agenzie l'affidamento dei servizi, la stipulazione dei relativi contratti ed intrattenere i rapporti con le aziende affidatarie ed erogatrici dei servizi di TPL.

F.2 UNO SGUARDO D'INSIEME SECONDO IL SISTEMA CPT

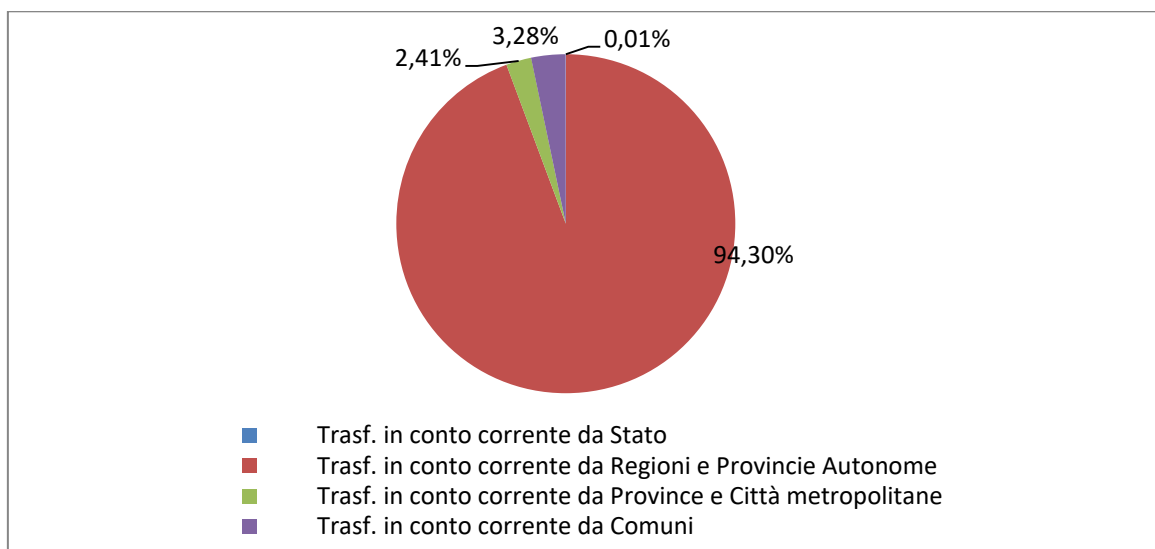
All'interno di tale cornice giuridica ed istituzionale, occorre dedicare particolare attenzione alla rilevazione dei flussi finanziari che riguardano il settore dei trasporti nell'ambito del

Focus

territorio regionale. Nel corso del 2020, infatti, il Nucleo regionale lombardo ha incluso nel proprio Universo CPT anche le sei Agenzie per il TPL, provvedo alla rilevazione dei bilanci secondo la metodologia CPT lungo tutta la serie storica disponibile¹²⁰. Ad oggi le Agenzie in parola non sono oggetto di consolidamento nei dati CPT a causa della loro recente rilevazione e della loro peculiare qualificazione giuridica ai fini CPT rendendo necessario, in questa sede, soffermare, seppur brevemente, l'attenzione sui flussi finanziari prodotti nel corso del 2018.

Le testé menzionate Agenzie sono finanziate principalmente da trasferimenti regionali, provinciali e comunali. A dimostrazione di tanto, il 98,22% del totale delle entrate è costituito da trasferimenti correnti di provenienza regionale. Come, infatti, emerge dalla figura di cui sotto, del totale dei trasferimenti correnti ricevuti dalle Agenzie, il 94,30% proviene dalla Regione e solo quote minoritarie sono erogate da Stato, Province e Comuni. Similmente, le entrate in conto capitale sono imputabili esclusivamente ai trasferimenti in conto capitale provenienti dalla Regione e concernono contributi agli investimenti per acquisto di autobus, materiale rotabile o tecnologie.

Figura F.2 AGENZIE TPL-COMPOSIZIONE DEI TRASFERIMENTI CORRENTI IN ENTRATA

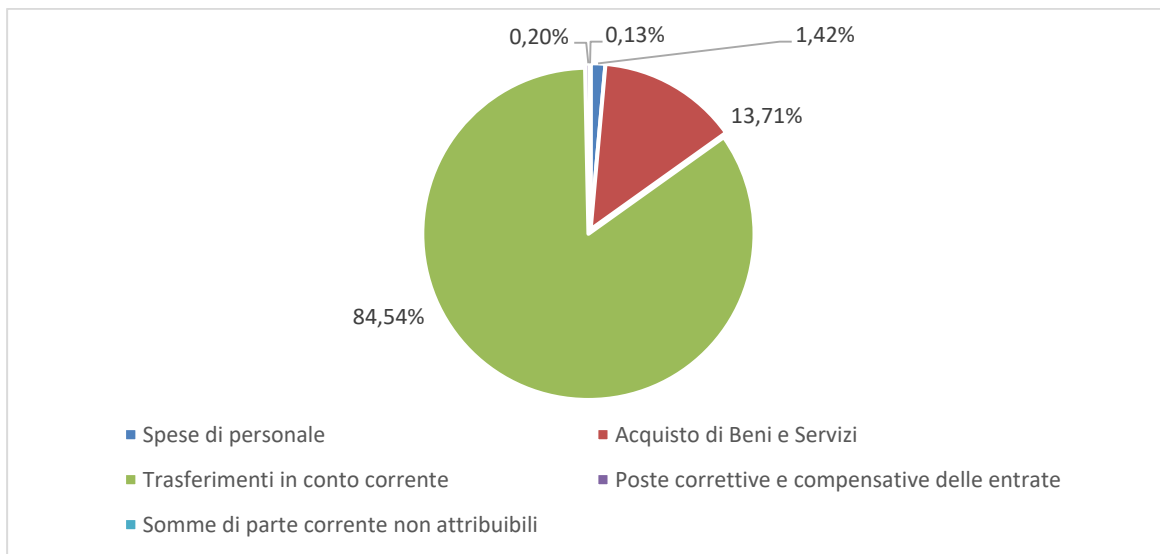


Fonte: Sistema Conti Pubblici Territoriali

Per quanto concerne le spese correnti, esse sono concentrate largamente sui trasferimenti, mentre una quota minoritaria è destinata alle spese di funzionamento delle Agenzie come da figura seguente.

¹²⁰ L'unica Agenzia per il TPL non rilevata è quella del Bacino di Sondrio in quanto alla data della rilevazione non erano stati ancora comunicati i dati SIOPE.

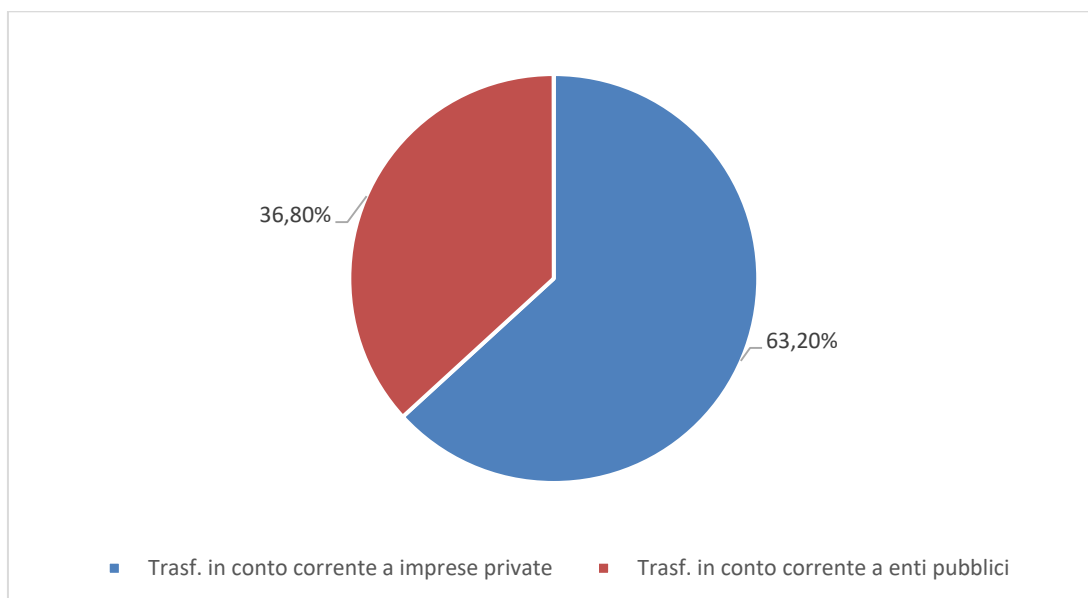
Figura F.3 AGENZIE TPL-COMPOSIZIONE DELLE SPESE CORRENTI



Fonte: Sistema Conti Pubblici Territoriali

Come rappresentato nella figura sottostante, il 63,20% dei trasferimenti correnti è destinato ad imprese private e, in particolar modo, a quelle imprese che, a diverso titolo, gestiscono il servizio di TPL nel territorio lombardo e sono affidatarie di contratti di servizio; la restante quota dei trasferimenti correnti è erogata quasi interamente a quei Comuni che gestiscono il servizio in economia.

Figura F.4 AGENZIE TPL-COMPOSIZIONE DEI TRASFERIMENTI CORRENTI IN SPESA



Fonte: Sistema Conti Pubblici Territoriali

Le spese in conto capitale, infine, sono interamente rappresentate da trasferimenti a beneficio di imprese private e sono compendabili in contributi agli investimenti.

F.3 IL CASO LOMBARDO: GLI ENTI NON CENSITI NEL SISTEMA CPT

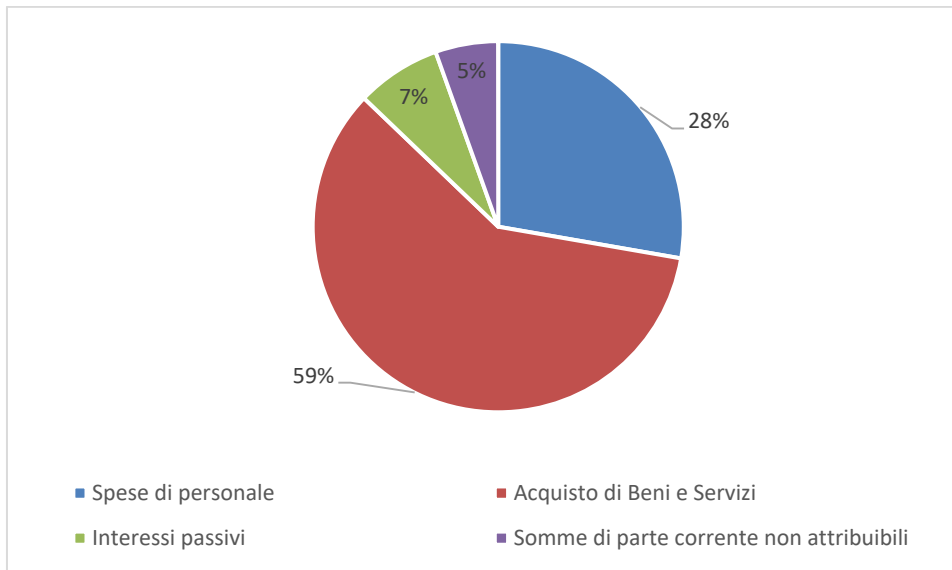
L'obiettivo dell'approfondimento regionale non è solo quello di analizzare le risultanze dei flussi finanziari delle Agenzie in parola, ma anche quello di valorizzare i dati contenuti nel *database* regionale sui Contratti di servizio. Partendo dalla dotazione di tale base di dati, si è effettuato un "incrocio" con i dati di bilancio delle aziende attive nel TPL attraverso le diverse modalità di erogazione del servizio (interamente pubblico, in concessione, interamente privato in logica di sussidiarietà) e che percepiscono corrispettivi collegati a contratti di servizio, al fine di integrare le informazioni disponibili sul Sistema CPT e proporre una metodologia applicabile da tutti i Nuclei regionali interessati. L'indagine ha riguardato principalmente il trasporto "su gomma" e quello lacuale, mentre il trasporto "su ferro" è gestito interamente da società di grandi dimensioni controllate da Stato e Regione.

L'indagine è partita con la circoscrizione delle imprese lombarde che erogano il servizio di TPL e che risultano presenti nel *database* regionale. Successivamente si è proceduto ad incrociare l'elenco di dette imprese con gli enti già presenti nell'Universo regionale CPT utilizzando come chiave primaria il codice fiscale o la partita Iva. In tal modo è stato possibile far emergere gli enti già inclusi nelle statistiche del CPT e quelli non inclusi, per diverse ragioni tra cui, in taluni casi, l'assenza di un controllo pubblico, ma che godono di un trasferimento pubblico. L'elenco degli enti che erogano servizi nell'ambito del TPL risultante dal citato *database* ammonta a n. 74 nell'anno 2018 la cui forma giuridica è principalmente quella di società di capitali, ma anche di Associazioni Temporanee di Imprese (ATI)¹²¹ e Consorzi; occorre evidenziare la presenza di alcuni Comuni lombardi che gestiscono in economia il servizio di TPL. Dall'incrocio con gli enti presenti nell'Universo regionale è emerso che 10 società appartenenti al settore extra-PA e 5 Comuni rientranti nel settore PA sono stati già rilevati secondo la metodologia CPT e pertanto figurano nelle relative statistiche. Attraverso un successivo lavoro di "pulizia" di tale lista sono stati eliminate quelle società la cui attività è cessata, quelle che non hanno provveduto a depositare i bilanci presso le competenti Camere di Commercio nonché quelle appartenenti a gruppi societarie di cui il Nucleo regionale ha già provveduto alla rilevazione della *holding* secondo la metodologia CPT. A seguito di tale operazione, si è stilato un elenco di 43 imprese attive nel settore del TPL a livello regionale e si è successivamente proceduto al reperimento dei bilanci d'esercizio relativi all'anno 2018 per poterli successivamente riclassificare secondo gli *standard* CPT.

All'esito di tale analisi è emerso che gli enti in esame registrano una spesa totale superiore a 591 milioni di euro, pari a circa un quarto della spesa delle IPL attive nel settore "Altri trasporti" in Lombardia. Tale spesa è assorbita principalmente dalla spesa corrente e si concentra specialmente nelle Spese di personale e Acquisti di beni e servizi come evidenziato nella figura di cui sotto dedicata alla composizione percentuale della spesa corrente.

¹²¹ Note anche come Raggruppamenti Temporanei d'Imprese (RTI) generalmente costituiti per ottenere l'affidamento di contratti e di servizi pubblici. L'art. 3 del d.lgs n. 50/2016 (cd. Codice degli appalti) definisce per raggruppamento temporaneo "un insieme di imprenditori, o fornitori, o prestatori di servizi, costituito, anche mediante scrittura privata, allo scopo di partecipare alla procedura di affidamento di uno specifico contratto pubblico, mediante presentazione di una unica offerta".

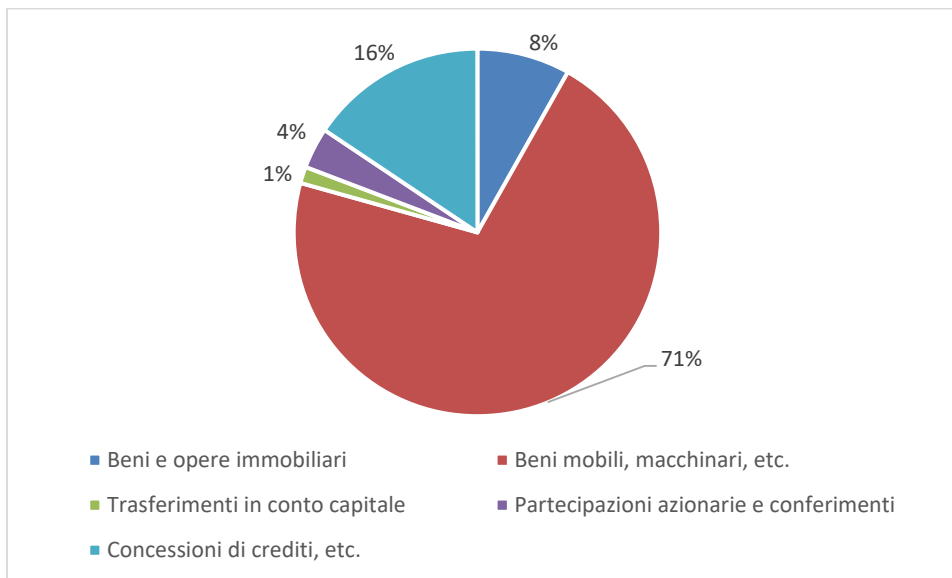
Figura F.5 COMPOSIZIONE DELLA SPESA CORRENTE



Fonte: nostre elaborazioni sui dati dei bilanci d'esercizio

Con riferimento alla spesa in conto capitale, la stessa ammonta a 94,5 milioni di euro ed è assorbita per la maggior parte dalle spese di acquisto di beni strumentali (Beni mobili, macchinari, etc.) come evidenziato nella figura di cui sotto.

Figura F.6 COMPOSIZIONE DELLA SPESA IN CONTO CAPITALE (VALORI PERCENTUALI)



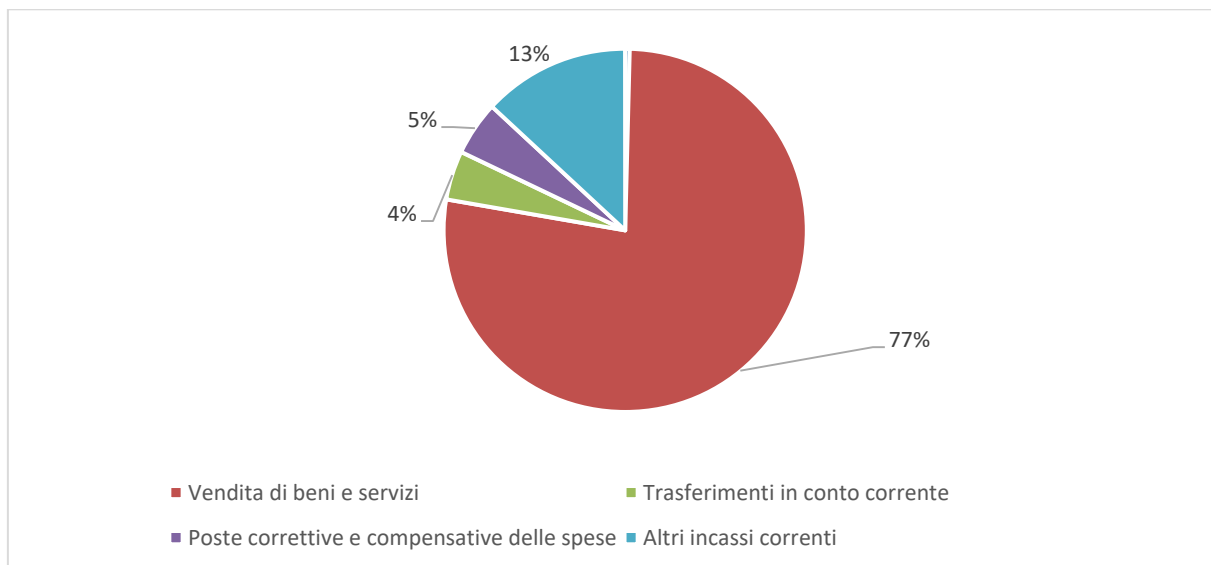
Fonte: nostre elaborazioni sui dati dei bilanci d'esercizio

Sul fronte delle entrate, le società considerate registrano 635,3 milioni di euro di entrate totali, riconducibili quasi interamente ad incassi correnti. Questi ultimi sono imputabili quasi interamente alla Vendita di beni e servizi e agli altri incassi correnti come emerge dalla seguente figura, nonostante nel mercato del TPL i prezzi siano regolamentati (tariffe) e la concorrenza sia limitata. Le entrate correnti, dunque, sono imputabili principalmente ai corrispettivi stabiliti nei contratti di servizio con l'Autorità di bacino, da contributi ordinari o per oneri CCNL a parziale copertura degli incrementi dei costi del personale

Focus

conseguenti a vari rinnovi del CCNL, da contributi per le agevolazioni tariffarie, tessere di libera circolazione (es. "lo viaggio ovunque in Lombardia" o "lo viaggio ovunque in Provincia"), manutenzioni ordinarie, spese di videosorveglianza e di vigilanza nonché da ricavi per pubblicità ed entrate a titolo di ripiano disavanzo di gestione.

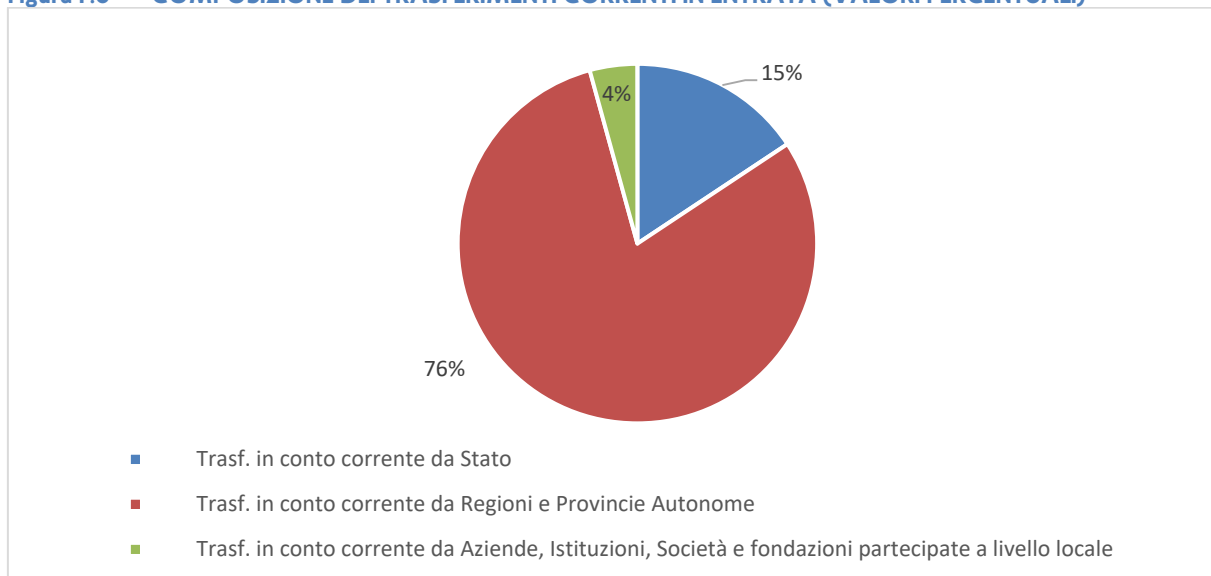
Figura F.7 COMPOSIZIONE DELLE ENTRATE CORRENTI (VALORI PERCENTUALI)



Fonte: nostre elaborazioni sui dati dei bilanci d'esercizio

Soffermando l'attenzione sui trasferimenti correnti provenienti da enti pubblici, non è inutile rilevare che la maggioranza di essi proviene dalla Regione e solo in minima parte da Stato, Province e Città metropolitane e Aziende, Istituzioni, Società e fondazioni partecipate a livello locale come da figura seguente.

Figura F.8 COMPOSIZIONE DEI TRASFERIMENTI CORRENTI IN ENTRATA (VALORI PERCENTUALI)



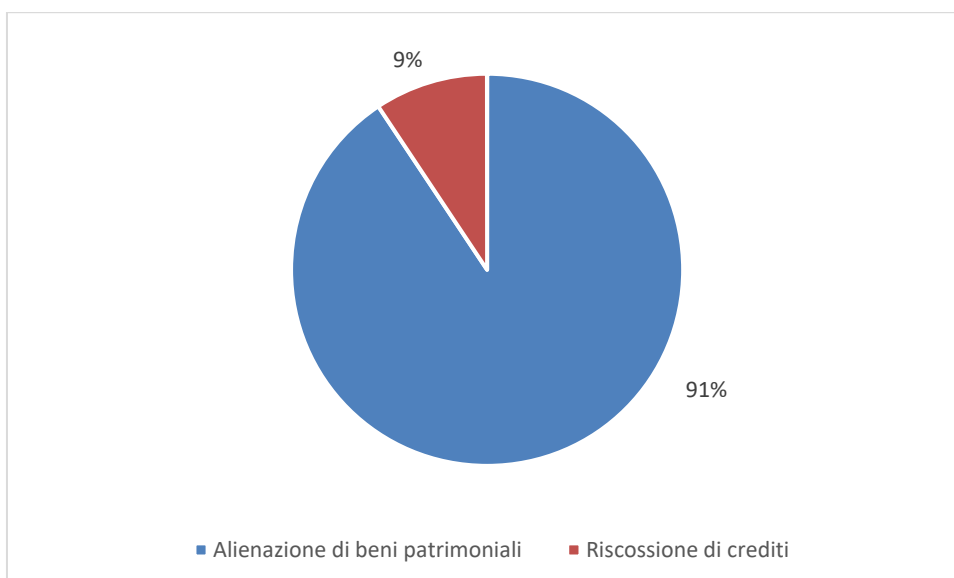
Fonte: nostre elaborazioni sui dati dei bilanci d'esercizio

A testimonianza della scarsa incidenza dei trasferimenti da enti pubblici, è possibile utilizzare l'indicatore di dipendenza "finanziaria" delle società considerate, calcolato come

rapporto tra i trasferimenti dagli enti pubblici – sia correnti, sia in conto capitale - ed il totale delle entrate. Tale indicatore ammonta, nell'anno 2018, al 4,2% (circa 26,7 milioni di euro su oltre 635 milioni di euro) cosicché è possibile concludere che le società in esame sembrano non dipendere finanziariamente, se non in misura marginale, dal cordone ombelicale con le Amministrazioni Pubbliche, specie territoriali. In linea generale è possibile osservare che circa il 42% delle società registra un grado di dipendenza finanziaria nullo in quanto esse non ricevono alcun trasferimento da enti pubblici, mentre solo per un numero limitato di società i trasferimenti hanno un peso rilevante sulle entrate complessive che arriva sino al 40,3%. Ad ogni buon conto non è inutile osservare che l'analisi dei soli flussi finanziari attraverso la metodologia CPT non riesce a rappresentare l'effettiva dipendenza economica e gestionale che lega le società in parola agli enti pubblici a causa dell'allocatione contabile delle entrate provenienti da Amministrazioni pubbliche. È evidente, infatti, che le menzionate società, sebbene spesso non registrino nei propri bilanci i trasferimenti dagli enti pubblici, di fatto percepiscono somme provenienti da Amministrazioni Pubbliche che, in quanto corrispettivi derivanti da contratti di servizio, sono allibrate nella voce A1) "Ricavi delle vendite e delle prestazioni" dello schema di conto economico¹²², invece che nella voce A5) destinata a raccogliere gli "Altri ricavi e proventi" tra cui proprio i contributi in conto esercizio e quelli in conto impianti. Tale contabilizzazione, seppur coerente con i principi contabili¹²³, finisce per nascondere contabilmente la dipendenza di dette società dalle Amministrazioni pubbliche. In definitiva, una misura più aderente alla realtà del grado di dipendenza dovrebbe includere anche l'ammontare dei contratti di servizio affidati dalle Amministrazioni pubbliche.

Per quanto concerne gli incassi di capitali, gli stessi sono riconducibili quasi interamente alle Alienazione di beni patrimoniali.

Figura F.9 **COMPOSIZIONE DELLE ENTRATE IN CONTO CAPITALE (VALORI PERCENTUALI)**



Fonte: nostre elaborazioni sui dati dei bilanci d'esercizio

¹²² Si veda l'art. 2425 cc.

¹²³ Si veda l'OIC 12 intitolato "Composizione e schemi del bilancio d'esercizio" ed il relativo documento interpretativo (Documento interpretativo n. 1 del Principio contabile 12 - Classificazione nel conto economico dei costi e ricavi).

CONCLUSIONI

In conclusione, in un'ottica di analisi normativa e *de jure condendo*, occorre osservare che il Sistema CPT è costantemente impegnato nel miglioramento qualitativo della propria banca dati al fine di favorire l'utilizzo in formato *open* dei dati secondo le diverse metodologie di indagine ed il variabile grado di approfondimento. In particolare, la qualità del dato CPT non potrà che migliorare a seguito della revisione dei flussi finanziari della serie storica delle maggiori Imprese Pubbliche Locali (IPL) in corso di esecuzione: il PSN 2017-2019 Aggiornamento 2018, infatti, contiene questa laboriosa attività che segue la minuziosa revisione della serie storica delle Amministrazioni regionali la quale ha determinato un grande miglioramento della qualità dei dati CPT. Tale revisione non potrà non tener conto del dibattito, ancora aperto, sulla definizione e sull'aggiornamento dei confini dell'universo delle IPL che non si arresti a rivedere la riclassificazione anagrafica e settoriale nonché la metodologia di rilevazione delle IPL, anche attraverso strumenti semi-automatici ed informatici, ma che sia in grado di catturare quella parte di spesa "pubblica" affidata a società oramai interamente private. Tale tendenza è particolarmente evidente nel settore dei trasporti ove l'intricato intreccio normativo tra diritto europeo, norme nazionali e disposizioni regionali sta determinando un frequente ricorso al mercato, sfruttando la concorrenza tra le imprese¹²⁴.

Si fa sempre più frequente l'affidamento del servizio di TPL tramite procedure ad evidenza pubblica nonostante, ancora oggi, domini la procedura di gestione diretta tramite affidamenti a società *in house* ovvero procedure di affidamento diretto. La volontà di privilegiare l'aspetto concorrenziale nella volontà del Legislatore appare evidente laddove si ponga attenzione all'art. 27 del DL. n. 50/2017, convertito, con modificazioni, dalla Legge n. 96/2017 e smi che introduce un chiaro incentivo all'utilizzo della procedura competitiva disponendo una "riduzione in ciascun anno delle risorse del Fondo [nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale] da trasferire alle regioni qualora i servizi di trasporto pubblico locale e regionale non risultino affidati con procedure di evidenza pubblica entro il 31 dicembre dell'anno precedente a quello di riferimento, ovvero ancora non ne risulti pubblicato alla medesima data il bando di gara, nonché nel caso di gare non conformi alle misure di cui alle delibere dell'Autorità di regolazione dei trasporti..., qualora bandite successivamente all'adozione delle predette delibere. La riduzione, applicata alla quota di ciascuna regione ... è pari al quindici per cento del valore dei corrispettivi dei contratti di servizio non affidati con le predette procedure."

Nonostante la questione degli affidamenti del servizio di TPL generi, ormai da tempo, una discreta mole di contenzioso innanzi non solo al giudice amministrativo nazionale, ma anche davanti al giudice europeo, appare evidente la tendenza legislativa di apertura alla concorrenza ed all'affidamento mediante gara. Emblematico al riguardo è l'affidamento del servizio di TPL nella Regione Toscana assegnato ad una società interamente privata (ed anzi controllata da una società di diritto francese) a seguito di gara pubblica, nonostante le procedure giurisdizionali ancora in corso: tale "privatizzazione" del settore del TPL implica che le società affidatarie escano dai *radar* del Sistema CPT in quanto società non controllate da enti pubblici. In definitiva, occorre avviare una riflessione ed una ricerca sul perimetro del Sistema CPT alla luce della richiesta maggiore di concorrenza da parte del diritto europeo nonché dalle più frequenti procedure ad evidenza pubblica al

¹²⁴ Le gare per l'affidamento del servizio di TPL possono avere ad oggetto contratti di servizi diversamente modulabili ma compendabili in *net-cost contract* e *gross-cost contract* a seconda della diversa allocazione dei rischi tra gestore e regolatore.

fine di valutare ed analizzare i flussi finanziari delle società affidatarie, altrimenti non rilevate, anche al fine di fornire un utile supporto al *policy maker* ed alla collettività scientifica nel suo complesso.

Ulteriori filoni di ricerca che si potranno sviluppare riguardano, ad esempio, la capacità degli operatori economici di operare nel mercato e la loro dipendenza dai trasferimenti pubblici, l'effetto moltiplicatore generato dalla spesa pubblica nel TPL ed i margini di autofinanziamento aziendale nonché la capacità del servizio affidato tramite procedure ad evidenza pubblica di rispettare i costi *standard* per il servizio di TPL¹²⁵.

¹²⁵ Si veda il DM del 28 marzo 2018, n. 157.