OSSERVAZIONI ASSTRA ALLO SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO RECANTE "TESTO UNICO SUI SERVIZI PUBBLICI LOCALI DI INTERESSE ECONOMICO GENERALE"

(LEGGE N.124 /2015)

- LUGLIO 2016-

Premesse

A seguito delle note vicende abrogative e referendarie che hanno colpito l'ultima riforma dei servizi pubblici locali tra il 2010 ed il 2011, il comparto dei succitati servizi è rimasto, in questi anni, privo di una normativa di riferimento che ne disciplinasse in modo organico ed omogeneo i principi e le modalità di assunzione e gestione.

A parte poche norme sopravvissute al referendum abrogativo ed alle censure della Consulta, la materia dei servizi pubblici locali è rimasta sostanzialmente non regolamentata in questi ultimi anni.

Che vi fosse la necessità di una disciplina organica in tal senso è, quindi, fuor di dubbio, specie per settori privi di propria disciplina.

Vi è da dire, tuttavia, che gran parte dei settori che compongono la categoria dei "servizi pubblici locali" era ed è sufficientemente disciplinata dalle normative settoriali. Tra questi il trasporto pubblico regionale e locale che trova la propria puntuale e compiuta regolamentazione in normative nazionali e comunitarie nonché in atti di regolazione dell'Autorità dei trasporti.

Circostanza questa per la quale l'Associazione aveva espresso l'avviso che il settore non fosse inserito all'interno di una disciplina di carattere generale rivolta a tutti i servizi pubblici locali. Come avuto più volte modo di evidenziare, il trasporto pubblico è caratterizzato da una specialità e specificità settoriale che troverebbe una naturale e migliore sede regolatoria in norme settoriali e progetti di riforma ad hoc.

Progetto di riforma settoriale, la cui utilità e necessità è stata più volte evidenziata e che consentirebbe di tenere nella giusta considerazione le specificità del trasporto pubblico ivi compresa quella relativa all'ambito di applicazione riferito non solo ai servizi "locali" ma anche a quelli regionali" ed alla conseguente necessità di assicurare una omogeneità di disciplina per entrambi i livelli. E un progetto di riforma settoriale era già nelle intenzioni del Governo visti i testi già in discussione al momento della adozione dei decreti attuativi della legge Madia.

La scelta perseguita dal Governo con i decreti in esame pare, invece, andare nel senso dell'inserimento del settore del trasporto pubblico all'interno di una disciplina più ampia riguardante i servizi pubblici locali in generale. Tanto che gran parte delle disposizioni contenute nel progetto di riforma settoriale sono state trasfuse nel decreto in esame. Disposizioni importanti e necessarie per il settore la cui adozione, seppur con le poche modifiche esplicitate nel presente documento, è indispensabile per imprimere al trasporto la svolta industriale e concorrenziale auspicata.

Ora, se la scelta di inserire il settore di cui trattasi all'interno del decreto generale di riforma dei servizi pubblici locali presenta il pregio di imprimere un'accelerazione all'adozione di norme essenziali per il settore, dall'altro impone alcune considerazioni legate alla imprescindibile necessità che il decreto in questione si armonizzi perfettamente con la esistente disciplina nazionale e comunitaria e, soprattutto, che garantisca una omogeneità di disciplina, come è attualmente, per i servizi regionali e per quelli locali evitando, in ogni modo, che si possa dare luogo, come accaduto in passato per le note vicende che hanno riguardato l'art 23-bis della legge 112/2008, ad un non auspicabile ed ingiustificabile doppio regime.

Appare evidente, infatti, come lo sforzo del legislatore di dettare una disciplina omogenea della materia dei servizi pubblici locali debba

necessariamente essere conciliato con l'esistenza, particolarmente evidente nel settore del trasporto pubblico regionale e locale, di un quadro normativo e regolatorio di valenza anche sovranazionale che non solo è sufficientemente delineato ma che risulta anche già in linea con i principi contenuti nella delega legislativa.

E il punto di mediazione di tale complesso equilibrio si ritiene possa essere rappresentato da un intervento normativo che, pur ribadendo i principi generali cui l'*agere* amministrativo deve informarsi ed uniformarsi nell'affidamento dei servizi in questione, rappresenti, per il settore che qui interessa, un'operazione di "chirurgia normativa selettiva" che, senza intaccare o modificare il quadro esistente, si limiti a quei pochi e mirati interventi atti ad assicurare la migliore produttività e, quindi, competitività del settore.

Mediazione questa che, guardando allo schema di decreto nel suo complesso e salve le osservazioni puntuali meglio descritte appresso, sembra essere riuscita dal momento che la bozza di decreto in esame contiene alcune importanti previsioni da tempo sollecitate dall'Associazione e, soprattutto, senza incorrere nella temuta e non auspicata introduzione di un "doppio regime" valevole per i servizi regionali e per quelli locali. Circostanza quest'ultima che, come molti ricorderanno, costituì una delle motivazioni del fallimento della passata riforma dei servizi pubblici locali oltre che fonte di una pesante incertezza normativa per gli enti e per gli operatori del settore.

Anzi, pur se il decreto si riferisce espressamente ai servizi pubblici locali, si riterrebbe opportuno un rafforzamento dei principi posti a presidio della tutela della concorrenza e della garanzia dei cosiddetti "livelli essenziali delle prestazioni" (garanzia peraltro favorita anche dalla Corte Costituzionale) nonché della omogeneità ed uniformità della disciplina, quale giustificazione di un intervento normativo che, almeno per il settore che qui interessa, contiene alcuni "sconfinamenti necessari".

Non si può sottacere, infatti, come sia già stata evidenziata la possibile sussistenza, proprio con riferimento al settore del trasporto pubblico in ragione della rilevanza anche "regionale" dei servizi e conseguentemente della disciplina, di potenziali rischi di conflitto delle disposizioni contenute nei decreti con i principi contenuti nella legge delega. Conflitto che, se

sollevato, porterebbe, come nel passato, ad un pronunciamento della Corte Costituzionale.

Rischio questo, ad avviso dell'Associazione, non auspicabile specie se si guarda, come sopra accennato, a quanto accaduto nel recente passato.

Rischio ancor più evidente dopo il parere in cui il Consiglio di Stato ha rilevato che le disposizioni del decreto dedicate esclusivamente al settore del trasporto pubblico, in quanto specificamente concentrate su un singolo settore, determinano uno squilibrio sistematico nel testo unico e sembrano porsi in radicale contrasto con i principi e i criteri direttivi generali, proponendo al tal fine lo stralcio di alcune delle disposizioni relative al tpl e considerate eccedenti la delega conferita. Ora, pur comprendendo le indicazioni del Consiglio di Stato, si ritiene essenziale garantire al settore la necessaria chiarezza e stabilità normativa e salvaguardare, pur con le precisazione appresso suggerite, disposizioni ritenute importanti per garantire efficientamento e concorrenza. Pertanto, si ritengono inauspicabili, soluzioni di stralcio parziale delle disposizioni relative a trasporto pubblico locale e preferibili soluzioni di stralcio totale del settore dall'ambito applicativo del decreto ed il suo inserimento in un provvedimento ad hoc che garantisca celerità di approvazione, assicurino l'indispensabile unitarietà della trattazione del settore.

La Conferenza Unificata, nel successivo parere, ha suggerito una "soluzione di compromesso", fondata su uno stralcio parziale delle disposizioni relative al settore del trasporto pubblico locale, ritenendo opportuno lo stralcio dell'articolo 23 e la sua collocazione in un autonomo provvedimento. Appare condivisibile la soluzione di stralcio parziale delle disposizioni relative al trasporto pubblico locale contenute nell'articolo 23 se finalizzata all'inserimento delle previsioni ivi contenute in un provvedimento ad hoc e accompagnate da misure volte alla stabilizzazione del fondo nazionale.

In tal senso un rafforzamento dei principi sopra evidenziati e la conformità del progetto in esame ai dettami dell'ordinamento comunitario e nazionale in materia oltre che a precedenti pronunce della Consulta, si riterrebbe utile proprio allo scopo di evitare censure e, conseguentemente, situazioni di perdurante e non augurabile incertezza normativa.

Inoltre, si ritiene di poter valutare positivamente la proposta emendativa avanzata dalla Conferenza delle Regioni, là dove, nel proporre un emendamento all'articolo 3, prevede la inequivocabile identificazione degli articoli del decreto non applicabili ai servizi di trasporto pubblico locale di cui al D.Lgs. 422/1997 (ovvero gli articoli 5, 7, commi 4 e 5, 8, 9, 10, 11, 12,13, 21 e 25).

***

Articolo 5 – Assunzione del servizio

L'articolo in esame detta alcune previsioni finalizzate a favorire, da parte degli enti titolari dei servizi pubblici locali, l'individuazione e l'affidamento dei servizi previa cosiddetta "verifica di mercato".

Verifica questa obbligatoria solo per i servizi "diversi da quelli già previsti dalla legge". Questa è una previsione che si ritiene equilibrata e garantista specie per quei servizi, tra cui il trasporto pubblico, la cui storia e, soprattutto, le cui caratteristiche di servizio "a rete" renderebbero inutile oltre che antieconomica, sia sotto il profilo dei costi amministrativi sottesi a tale verifica sia, ancor più, sotto il profilo dei risultati attesi e perseguiti.

Del resto è proprio la Commissione Europea ad aver sottolineato, nella Comunicazione interpretativa resa nel 2014 sul regolamento 1370/2007CE, l'importanza dei cosiddetti "effetti di rete" per i servizi di trasporto pubblico (Par. 2.2.5….omissis…..*La portata geografica dei contratti di servizio pubblico deve essere tale da permettere alle autorità di gestire nel modo più economicamente vantaggioso i trasporti effettuati sotto la loro responsabilità, compresi gli effetti a livello di rete locale, regionale e sub-nazionale. La valorizzazione degli effetti di rete consente una fornitura di servizi di trasporto pubblico efficiente sotto il profilo dei costi grazie al finanziamento incrociato tra i servizi che garantiscono ricavi superiori ai costi sostenuti e quelli che invece non riescono a coprire tali costi)*

Considerazioni queste che confermano e rafforzano la scelta operata dal legislatore delegato di esclusione del settore che qui interessa, in quanto tra quelli disciplinati dalla legge, dagli obblighi previsti dalla norma in esame.

Obblighi, peraltro, previsti e disciplinati per i servizi a rete dal successivo articolo 7 per le cui considerazioni si rimanda al punto successivo.

***

Articolo 7 – modalità di gestione del servizio

Come già anticipato in premessa, la disciplina delle modalità di gestione del servizio, per la quale lo schema di decreto contiene una deroga espressa all'ordinario principio che regola i rapporti tra norme generali e norme speciali, risultando sostanzialmente in linea con quanto già previsto nella disciplina comunitaria di cui al regolamento 1370/2007/CE, non rischia di determinare il paventato e non auspicato "doppio regime" tra servizi regionali e servizi locali.

Appare, tuttavia, opportuno effettuare alcune considerazioni.

In primo luogo si osserva come la previsione, peraltro condivisibile, dell'obbligo per gli enti affidanti di adottare un provvedimento motivato che dia contezza della conformità della forma di affidamento prescelta alle regole vigenti possa risultare eccessivo se riferito anche alle forme di affidamento con procedura ad evidenza pubblica sia essa quella di cui alla lettera a) (Gara per affidamento del servizio) sia essa quella di cui alla lettera b) (Gara cosiddetta "a doppio oggetto"). Si tratta in entrambi i casi di procedure competitive e trasparenti finalizzate all'individuazione sul mercato del gestore del servizio la cui giustificazione si ritiene essere "in re ipsa" senza necessità di motivazione ulteriore.

Oltretutto, in un sistema governato, come si auspica, dal sistema del costo standard quale costo calcolato su un'impresa mediamente efficiente da utilizzare a parametro per il corrispettivo contrattuale da porre a base di gara, l'onere di motivazione di cui all'art. 7 si palesa nella sua ridondanza.

E ciò assume valenza anche là dove si faccia ricorso a forme di affidamento cosiddetto "in house" per le quali il rispetto del "costo standard" e, quindi, del costo dell'impresa mediamente efficiente calcolato secondo i dettami della sentenza della Corte di Giustizia nota come sentenza "Altmark", renderebbe superflua ogni ulteriore forma di motivazione. Senza considerare il fatto, poi, che, per il settore del trasporto pubblico, la materia dell'affidamento in house e delle compensazioni economiche per questa tipologia di affidamenti è

compiutamente dettagliata nel regolamento 1370/2007/CE e nel suo particolareggiato Allegato.

Cosi come sottoporre ad autorizzazione preventiva da parte dell'Autorità (per la quale non appare peraltro chiaro la natura vincolante o meno) o, peggio, assoggettare a forme di penalizzazione economica (v. art. 23) tali forme di affidamento nonché, in generale, le forme di affidamento diretto conformi al Regolamento 1370, parrebbe non pienamente coerente né con il regolamento 1370 (che attribuisce all'affidamento in house ed agli affidamenti diretti conformi ai suoi dettami pari dignità rispetto alle altre forme di affidamento) né con le pronunzie della Corte Costituzionale (che considerano il diritto degli enti affidanti di ricorrere all'in house o, meglio, autoproduzione, una sorta di diritto immanente nell'ordinamento comunitario e non comprimibile).

Una revisione delle disposizioni in questione nel senso auspicato, oltre a risultare maggiormente conforme ai dettami normativi di derivazione comunitaria presenterebbe altresì il pregio di non prestare il fianco a possibili censure di illegittimità costituzionale delle disposizioni in esame nell'ipotesi in cui la Corte venisse adita.

***

Art. 14 – Bacini e livelli adeguati dei servizi d trasporto pubblico locale e regionale

L'articolo in questione contiene alcune previsioni importanti per il settore, peraltro sollecitate dall'Associazione, e riguardanti la necessità che la definizione dei bacini di mobilità segua le dinamiche della domanda più che confini amministrativi nonché l'opportunità che i suddetti bacini vengano articolati in lotti allo scopo di favorire quanto più la concorrenza.

A tale ultimo proposito parrebbe opportuna una revisione della previsione che limita a tre anni la durata dell'affidamento avvenuto in caso di unica offerta valida. Ferma restando, infatti, la facoltà dell'ente appaltante di non procedere ad aggiudicazione in caso di unica offerta valida, la norma rischia di determinare difficoltà applicative legate alla minor durata dell'affidamento rispetto al Piano Economico finanziario (PEF) presentato dall'unico offerente e che è strutturato su impegni articolati su un periodo contrattuale più lungo.

Utile sarebbe, inoltre, prevedere anche per il settore del trasporto pubblico l'individuazione dell'ente preposto all'esercizio delle funzioni di ente di governo del bacino di mobilità. Individuazione che ben potrebbe ricadere sia su enti/soggetti già esistenti sia su soggetti di nuova costituzione.

***

Articolo 15 – Competenze delle Autorità indipendenti

L'articolo in esame al comma 2 dispone che le autorità indipendenti di settore individuino, per gli abiti di competenza, i costi standard dei diversi servizi pubblici locali di interesse economico generale e i livelli minimi di qualità, che sono pubblicati sul portale telematico dell'Osservatorio per i servizi pubblici locali di cui all'articolo 13, comma 25-bis, del D.L. n.145/2013.

Si ritiene necessario segnalare come, per quanto attiene al settore del trasporto pubblico locale, la misura introdotta presenti un'evidente sovrapposizione con quanto previsto dall'articolo 1, comma 84, della Legge 147 del 2013 dove si prevede che i costi standard relativi ai servizi di trasporto pubblico locale siano definiti con decreto del MIT.

Disposizione quest'ultima peraltro richiamata dal successivo articolo 22 dello schema di decreto legislativo in esame.

PROPOSTA

All'articolo 15, comma 2 prima delle parole "Le autorità indipendenti di settore individuano" inserire le parole "Fatte salve le discipline di settore,".

***

Articolo 17 – Modifica alle competenze dell'Autorità di regolazione dei trasporti

Il comma 2 dell'articolo in esame demanda all'Autorità dei trasporti la definizione di regole in materia di procedure di scelta del contraente. Al riguardo occorre segnalare la lettera a) attraverso cui viene stabilito che le procedure di scelta del contraente prevedano obbligatoriamente la riscossione diretta dei proventi da traffico da parte dell'affidatario, che se ne assume il rischio di impresa.

De futuro, pertanto, nelle prossime procedure di gara lo schema contrattuale di riferimento sarà obbligatoriamente quello del *net cost* in cui l'operatore si assume entrambi i rischi, quello industriale e quello commerciale.

Si ritiene tuttavia opportuno, al fine di lasciare un maggior margine di flessibilità alle stazioni appaltanti, prevedere che tale scelta non sia obbligatoria ma facoltativa.

PROPOSTA

All'articolo 17, comma 2, lettera a) sostituire la parola "obbligatoriamente" con "di norma".

***

Articolo 22 – Obblighi contrattuali e disposizioni per l'innovazione del trasporto pubblico locale

I commi 1, 2, 5 dell'articolo 22 introducono disposizioni finalizzate a dare impulso agli investimenti nel settore del trasporto pubblico locale. Si esprime, pertanto, nel complesso una valutazione positiva sulle misure introdotte nella consapevolezza che, per assicurare la crescita e lo sviluppo del TPL e per renderlo più competitivo nei confronti dell'auto privata, occorra sostenere una politica espansiva di investimenti mirati da un lato al rinnovo delle flotte e dall'altro all'innovazione tecnologica.

Ad ogni buon conto da una lettura organica del provvedimento si rilevano alcune incongruenze, le quali possono essere risolte con delle piccole modificazioni ed integrazioni.

In particolare, il comma 2 prevede che i contratti di servizio stipulati successivamente al 31 dicembre 2017 impongano la dotazione di contapasseggeri elettronici e sistemi satellitari per il monitoraggio elettronico del servizio, i cui costi di ammortamento sono coperti nell'alveo dello stesso contratto di servizio, nel rispetto del RE 1370/2007 e dei criteri utilizzati per la definizione dei costi standard di cui all'articolo 1, comma 84, della Legge 147 del 2013. *Nulla quaestio* sulla disposizione introdotta, fatta eccezione per la scelta di imporre l'utilizzazione dei contapasseggeri elettronici per la determinazione delle matrici di origine

destinazione. Dalla consolidata esperienza aziendale risulta che questi sistemi non sempre garantiscono un efficace funzionamento. Anzi, sempre più spesso se ne evidenziano i malfunzionamenti e soprattutto la inidoneità all'uso cui questi strumenti sarebbero preposti. Quello di costituire uno strumento utile alla corretta determinazione della domanda. E si pone l'accento sulla parola "corretta" ad evidenziare come l'inidoneità dello strumento possa portare con sé il rischio di errate e non corrette analisi della domanda con tutte le inevitabili e non auspicabili conseguenze fonte di sicuro contenzioso tra gestori ed enti affidanti.

Sarebbe utile, semmai, utilizzare una sorta di accesso "tornellato" sugli autobus che potrebbe anche consistere solo in un suono di segnalazione che rilevi la presenza del passeggero sul mezzo pubblico.

Si evidenzia, inoltre, che, ai sensi dell'articolo 26 del decreto in esame (Lotta all'evasione tariffaria nel settore del trasporto pubblico locale), è stato introdotto l'obbligo di convalidare il titolo, biglietto o abbonamento che sia, all'inizio del viaggio stesso. Già questa misura consente una migliore rilevazione dei flussi di domanda. Resta peraltro ferma la possibilità di affidarsi ad indagini statistiche che, se correttamente eseguite, garantiscono margini di errore non superiori al 3% ed un costo di rilevazione più contenuto.

PROPOSTA

All'articolo 22 al comma 2, primo periodo, dopo le parole "conteggio dei passeggeri" inserire le seguenti:" o di altre tecnologie utili per la rilevazione della domanda oppure che le aziende devono effettuare con cadenza almeno biennale una rilevazione statistica sulla frequentazione e sull'evasione tariffaria"

***

D'altra parte il comma 5 impone, ma questa volta a carico delle imprese e già dal 1° gennaio 2017, l'onere:

- ✓ per il mantenimento e per il rinnovo del materiale rotabile e degli impianti, ad esclusione della manutenzione straordinaria. Onere che comunque non può essere inferiore al 10% del corrispettivo contrattuale;
- ✓ l'adozione di sistemi di bigliettazione elettronica da attivare sui mezzi immatricolati dopo il 1° gennaio 2017.

Al fine di assicurare un'aderenza alla normativa comunitaria e al sistema dei costi standard è opportuno apportare un'integrazione al comma in esame prevedendo che i corrispettivi del contratto di servizio assicurino una quota destinata alla copertura delle quote di ammortamento degli investimenti, come peraltro previsto nel succitato comma 2. Quindi per fugare qualsiasi dubbio interpretativo è bene precisare che con la modifica proposta l'investimento rimane a carico delle imprese, ma nell'alveo di un sistema, quale quello delineato dai costi standard, in cui accanto alla quota in conto corrente vi è un *quid pluris* a copertura del costo di ammortamento nonché un ragionevole margine di utile necessario per sostenere gli investimenti anche con quote di autofinanziamento.

Inoltre fissando un limite minimo alla spesa di investimenti (10%) si potrebbero determinare due effetti distorsivi. Il primo è riconducibile all'obbligo di investire anche quando ciò non sia strettamente necessario, situazione ad onore del vero molto residuale ma che in ogni caso merita un'attenta valutazione. Il secondo è relativo al rischio che in assenza/carenza di risorse pubbliche aggiuntive per gli investimenti si potrebbe determinare una distrazione delle risorse in conto esercizio, risorse che si possono liberare solo in contesti in cui vi sono margini di miglioramento di efficienza.

Per quanto riguarda poi l'obbligo di adozione di sistemi di bigliettazione elettronica si rileva che l'installazione solo su una parte, presumibilmente residuale, della flotta (mezzi immatricolati a partire dal 1° gennaio 2017) non garantisce la necessaria organicità e complessità. Ad ogni buon conto in tale contesto sarebbe inoltre opportuno richiamare anche l'emanando decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti di cui all'articolo 8 del D.L. n.179 del 2012 con il quale vengono fissate le regole tecniche necessarie per consentire l'adozione di Sistemi di bigliettazione elettronica interoperabili a livello nazionale e di titoli di viaggio integrativa parte di aziende del trasporto pubblico locale.

PROPOSTA EMENDATIVA

All'articolo 5, aggiungere infine il seguente periodo:

I predetti contratti di servizio, nel rispetto dei principi di cui al regolamento CE 1370/2007, tengono conto degli oneri derivanti dal presente comma, determinati secondo di criteri utilizzati per la

definizione dei costi standard di cui all'articolo 1, comma 84, della legge 27 dicembre 2013, n.147, assicurando la copertura delle quote di ammortamento degli investimenti.

***

Il comma 9 interviene in materia tariffaria disponendo che i soggetti competenti modifichino i sistemi tariffari e i livelli dei prezzi in funzione del raggiungimento degli obiettivi di copertura dei costi con introiti dei titoli di viaggio, che in base al precedente comma 7 è pari di norma al 35% fatte salve eccezioni che tengono conto delle caratteristiche della domanda. Gli adeguamenti tariffari sono poi regolati attraverso il principio del *price cap.*

Il punto critico della disposizione è riconducibile al fatto che, per i contratti in essere alla data degli atti di modifica tariffaria, un aumento stimato dei ricavi da traffico determina una conseguente riduzione del corrispettivo pari al 70% calcolato sull'aumento degli stessi ricavi. A titolo esemplificativo se un'azienda stima un incremento dei ricavi da traffico pari a 1 milione di Euro vedrà ridursi il corrispettivo di 700.000. Dal punto di vista dell'imprenditore gli stimoli ad aumentare la domanda sono inevitabilmente affievoliti, in quanto una parte consistente dei maggiori introiti ritorna all'amministrazione sotto forma di minori corrispettivi. Peraltro se le stime non si dovessero verificare il meccanismo non assicura alcuna tutela per l'azienda, la quale si rammenta che, negli schemi di contrattuali *net cost*, si assume il rischio di natura commerciale. Infine si tenga conto che numerosi studi scientifici dimostrano che la domanda è inelastica al prezzo fino ad un determinato valore, superato il quale gli aumenti delle tariffe hanno effetti deprimenti sulla domanda e dunque sui ricavi da traffico.

Ulteriore aspetto che occorre rilevare è che in alcuni contratti di servizio, ed in particolar modo quelli aggiudicati con gara, vengono definite *ex ante,* in modo obiettivo e trasparente sia le compensazioni economiche ma anche le dinamiche tariffarie. Tale misura incidendo sui contratti in essere rischia di alterare significativamente l'equilibrio economico e finanziario del contratto.

Pertanto, alla luce del fabbisogno di investimenti nel settore, si propone di vincolare una parte(30%) dei maggiori introiti agli investimenti di cui al precedente comma 5.

PROPOSTA EMENDATIVA

All'articolo 22, comma 9, sostituire le parole ***"per questi ultimi con conseguente riduzione del corrispettivo del medesimo contratto di importo pari al settanta per cento dell'aumento stimato dei ricavi da traffico conseguente alla manovra tariffaria"*** con le seguenti: ***"per questi ultimi con conseguente destinazione del 30 per cento dell'aumento stimato conseguente alla manovra tariffaria per finalità di cui al precedente comma 5".*** Ad ogni buon conto, si valuta positivamente la proposta emendativa della Conferenza delle Regioni che prevede che la riduzione del corrispettivo del contratto in seguito all'aumento dei ricavi stimati conseguentemente all'incremento tariffario, sia calcolata solo per la parte eccedente il tasso di inflazione programmata.

***

ULTERIORI PROPOSTE

In tema tariffario, occorre, altresì, consentire agli operatori di avere un maggior margine di flessibilità nella definizione dei livelli di prezzo e delle strutture tariffarie. Dall'esperienza internazionale emerge, infatti, che, pur nel rispetto della finalità socio-redistributiva della tariffa, è consentito di modulare il prezzo in funzione della fascia oraria e di lasciare una più ampia flessibilità all'azienda nella determinazione della gamma di titoli di viaggio.

Articolo 23 – Modifica dei criteri di riparto del Fondo per il concorso dello Stato al trasporto pubblico locale

L'articolo 23 apporta significative modifiche ai meccanismi di riparto del Fondo nazionale trasporti.

In via generale parrebbe opportuno che il decreto ed, in particolare, l'articolo qui esaminato si fondassero su un presupposto essenziale per qualsiasi intervento di riforma settoriale: quella della chiara separazione tra funzioni di programmazione e pianificazione, da un lato, e funzioni di gestione dall'altro. Le prime proprie degli enti affidanti, le seconde proprie dei soggetti gestori. Quel che si ritiene opportuno evitare è che si determinino interferenze degli enti in compiti e funzioni che sono e devono rimanere tipicamente gestori.

Di seguito si riportano alcune osservazioni e proposte emendative al testo

Lettera a) Si ritiene corretto legare una quota del Fondo all'entità e alle dinamiche dei ricavi anche alla luce di premiare le regioni che hanno adottato politiche per il sostegno e lo sviluppo del TPL, ma allo stesso tempo questo meccanismo, se non correttamente regolato, potrebbe presentare dei profili iniqui e distorsivi. Infatti si rischia di penalizzare realtà che già sono ad alto flusso di domanda e la cui propensione a crescere è sicuramente inferiore a chi parte da livelli più bassi. Altro elemento critico risiede nella scelta di considerare come anno base il solo anno 2015 il quale potrebbe aver risentito, in alcune realtà, di dinamiche eccezionali.

Confermare per gli anni successivi le stesse performance è oggettivamente difficile. La proposta è pertanto quella, ad esempio, di utilizzare quale anno base la media dei quattro anni precedenti, soluzione questa molto diffusa in materia di finanza pubblica.

Al fine di stimolare la lotta all'evasione tariffaria, inoltre, ulteriore parametro che si potrebbe utilizzare per la ripartizione del Fondo, sempre nell'alveo della lettera a), sono i risultati ottenuti dal contrasto agli evasori.

PROPOSTA

All'articolo 23, comma 1, lettera a) apportare le seguenti modificazioni:

dopo le parole "incremento dei medesimi registrato" inserire le seguenti " nonchè dei risultati ottenuti nella lotta all'evasione tariffaria"

sostituire le parole "il 2015" con le seguenti "la media degli anni 2012-2015"

***

Lettera d) Con questa misura si introduce una penalità a valere sulla quota del Fondo nazionale trasporti di ciascuna regione pari al 15% dei contratti di servizio non affidati con procedure di gara, facendo salvi comunque i contratti di servizio vigenti alla data del 31 dicembre 2015 e conformi al RE 1370/2007. Nel condividere lo spirito della norma che è quello di incentivare i processi concorrenziali attraverso un sistema di penalizzazione, è comunque necessario prevedere un termine più congruo, evitando almeno un termine anteriore a quello di entrata in vigore del provvedimento, nonché precisare che la clausola di salvezza

valga anche per eventuali legittime proroghe dei contratti in essere alla data prevista.

PROPOSTA

All'articolo 23, comma 1, lettera d) sostituire le parole "31 dicembre 2015" con le seguenti "31 dicembre 2017"

***

Lettera e). In tale disposizione si rileva un'evidente incongruenza con le disposizioni precedenti. Infatti si prevede che gli importi derivanti dalle riduzioni di cui alle lettere da a) a d) siano destinate al Fondo per l'acquisto di autobus. Tuttavia, l'unica riduzione che libera effettivamente risorse è quella della sola lettera d). Le altre riduzioni agiscono nella suddivisione del Fondo nazionale, il cui importo rimane in ogni caso invariato. Quindi ad ogni riduzione per una Regione corrisponde un aumento di pari importo per le altre Regioni. Questa è infatti una differenza sostanziale tra l'attuale meccanismo di ripartizione e quello precedente, dove il mancato raggiungimento degli obiettivi andava a danno di quella singola Regioni ma l'importo della riduzione non andava contestualmente a vantaggio delle altre, se non sotto forma di ammortizzatori sociali ed investimenti da definire comunque con altro decreto.

PROPOSTA

All'articolo 23, comma 1, lettera e), secondo periodo sostituire le parole "L'importo derivante da tali riduzioni" con le seguenti "L'importo derivante dalla riduzione di cui alla lettera d)"

***

Inoltre, occorre, al fine di dare stabilità al settore e di completare il processo di rinnovamento del sistema di finanziamento, prevedere **la stabilizzazione del Fondo nazionale trasporti.** In particolare è necessario:

- svincolarlo dal gettito derivante dall'accisa sui carburanti, che oltre a caratterizzarsi da oscillazioni che non consentono una stabile programmazione pluriennale dei servizi sono da qualche anno in continua diminuzione;

- cristallizzare l'importo e prevedendo un adeguamento al tasso di inflazione, evitando in questo modo una perdita del valore reale del Fondo.

PROPOSTA

All'articolo, comma 3, aggiungere infine i seguenti periodi:

"A decorrere dal 1° gennaio dell'anno successivo alla data di entrata in vigore del presente decreto i dati economici, finanziari e tecnici relativi al trasporto pubblico locale e regionale, anche ferroviario, sono richiesti unicamente attraverso le rilevazioni dell'Osservatorio. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con Il Ministero dell'Economia e delle Finanze, sentita la Conferenza Unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n.281 sono definite le relative modalità di attuazione.

La proposta è finalizzata a semplificare ed unificare le numerose rilevazioni statistiche che diversi soggetti istituzionali effettuano per raccogliere i dati settoriali. Tale situazione ha determinato nel corso degli anni una proliferazione delle richieste di dati spesso non integrate e non coerenti tra di loro con l'inevitabile conseguenza che le aziende si trovano, oltre ad affrontare un notevole aggravio dell'attività lavorativa, a rispondere ad una stessa informazione dovendo utilizzare una diversa modalità di calcolo. Siffatta situazione impedisce inoltre ai soggetti coinvolti di poter disporre di informazioni statistiche certe, affidabili e chiare.

***

E' necessario inoltre prevedere delle misure di welfare che vadano nella direzione di dare impulso all'utilizzo del mezzo collettivo, quali ad esempio **le detrazioni fiscali** per famiglie e lavoratori che legate all'acquisto di abbonamenti per il trasporto pubblico locale. Tali agevolazioni, si rammenta, furono introdotte nel 2008 e 2009 e successivamente purtroppo non più riconfermate, le quali indubbiamente produssero degli effetti positivi in termini di incentivazione all'uso del trasporto pubblico.

***

Articolo 26 – Lotta all'evasione tariffaria nel settore del trasporto pubblico locale

La norma rappresenta sicuramente attuazione di quanto da tempo auspicato e sollecitato dall'Associazione.

Si ritiene, infatti, indispensabile una norma di livello nazionale che attribuisca chiaramente al personale incaricato delle attività di accertamento e contestazione delle violazioni in materia tariffaria ampi e più stringenti poteri e strumenti atti a prevenire e combattere il fenomeno dell'evasione tariffaria.

Fenomeno che, si ritiene, possa essere ancor più efficacemente combattuto se con il decreto in discussione si ribadisca, da un lato, l'obbligo per i cittadini di portare con sé ed esibire a richiesta un valido documento di identità, e dall'altro si agevoli e velocizzi l'attuazione delle norme che consentono agli agenti accertatori di effettuare in tempo reale la consultazione del Registro Anagrafico Nazionale così da poter verificare l'esattezza delle generalità fornite senza esibizione di un documento di identità. Sarebbe, inoltre, opportuno attribuire ai verificatori dei titoli di viaggio il potere di trattenere, fermare o accompagnare presso gli uffici di Polizia i trasgressori in caso di mancata dichiarazione delle generalità da parte degli stessi.

Verifica questa che non solo non lede in alcun modo il diritto alla privacy ma esplicherebbe un effetto deterrente nei confronti dell'utenza rispetto alla possibile commissione del reato di false generalità ad un pubblico ufficiale.

Sarebbe opportuno, prevedere un rafforzamento anche delle misure volte a sanzionare i comportamenti illeciti degli utenti dei servizi di trasporto. Come avviene in altri paesi europei, quale, per esempio, la Francia, potrebbe essere previsto il divieto di accesso ai mezzi pubblici per i trasgressori con possibilità per gli agenti accertatori di obbligare a scendere dallo stesso coloro che fossero sprovvisti di idoneo titolo di viaggio. Sarebbe, inoltre, auspicabile, prevedere misure volte a punire severamente il reato di falsa dichiarazione d'identità o d'indirizzo

nonché la reiterazione del comportamento illecito attraverso l'introduzione di sanzioni maggiorate per gli evasori abituali.

Per quel che riguarda le sanzioni per mancata validazione parrebbe opportuna una differenziazione tra la mancata validazione dell'abbonamento e quella del titolo di viaggio singolo (quest'ultima integrante una evasione tariffaria vera e propria)

***

Articolo 27 – Tutela dell'utenza nel settore del trasporto pubblico locale

L'articolo in esame introduce alcune misure volte ad incentivare le imprese, attraverso un meccanismo sanzionatorio, a produrre un servizio di qualità. Sul punto si esprime un forte apprezzamento, nella consapevolezza che il cittadino cliente rappresenta il perno attorno al quale deve ruotare l'attività di produzione del servizio. Tuttavia, al fine di rendere efficaci e realmente applicabili le misure introdotte nonché di evitare eccessivi appesantimenti burocratici per le imprese occorre apportare delle piccole correzioni. La prima considerazione è relativa alle difficoltà nella definizione del ritardo per quanto riguarda i servizi svolti in ambito urbano i quali sono generalmente caratterizzati da una cadenza a frequenza e non ad orario. La seconda considerazione è inerente il regime dei rimborsi, in particolare nel caso di cancellazione del servizio e nel caso degli abbonamenti. Infatti là dove non vi sia l'obbligo o anche la possibilità di validazione degli abbonamenti risulta complicato dimostrare la presenza o meno di quel cliente sul mezzo pubblico che non ha rispettato l'orario previsto. Così come risulta ancor più difficile, in presenza di cancellazione di una corsa, per l'utente dimostrare di essere stato vittima del disservizio dal momento che gli è stato impossibile procedere alla validazione.

In ogni caso sarebbe utile specificare che tali diritti non sono azionabili per disservizi non legati ad eventi comunque non attribuibili a responsabilità del gestore.

Appare chiaro, pertanto, come, in via generale, l'efficacia delle misure introdotte sia legata, da un lato, alla esistenza o meno di dispositivi tecnologici che consentano e facilitino la rilevazione dell'utenza e, dall'altro, alle prescrizioni che necessariamente i soggetti gestori

dovranno adottare per individuare le modalità di ristoro dell'utenza per i disservizi patiti per cause attribuibili alla responsabilità dei gestori medesimi.

PROPOSTA EMENDATIVA

All'articolo 27, comma 2, penultimo periodo dopo le parole "costo completo degli abbonamenti" inserire le seguenti "fermo restando il rispetto delle regole di validazione secondo le modalità determinate con disposizioni del gestore"

***

Articolo 33 – Misure di premialità a favore di concorrenza ed aggregazioni

L'art. 33 rappresenta sicuramente un'opportunità per quanti ricadano nella sua previsione.

Si ritiene, tuttavia, opportuna un'attenta valutazione della disposizione atta a verificarne ambito di applicazione, ipotesi che danno luogo alla premialità e rapporto con le altre disposizioni che disciplinano, (sia nel decreto sui servizi pubblici locali sia in quello sulle partecipate) le forme di Partenariato pubblico privato.

Occorre valutarne cioè la legittimità alla luce dei principi comunitari e nazionali in materia di concorrenza allo scopo di evitare che la stessa possa dare luogo all'attribuzione di un ingiustificato e, per ciò, illegittimo vantaggio a favore del gestore succeduto per effetto di operazioni di mera acquisizione societaria alterando in modo palese le condizioni esistenti all'atto dell'operazione e che se conosciute avrebbero potuto dare luogo a valori di acquisizione ben superiori.

12° Convegno Nazionale ASSTRA

Trasporti Pubblici Locali: la svolta dietro l'angolo?

Luci, ombre e proposte per il TPL

12-13 novembre 2015

Cagliari

Il Trasporto Pubblico Locale

Un confronto europeo

Emanuele Proia

ASSTRA – UITP Transport Economic Commission

Cagliari, 13 novembre 2015

Finalità, struttura e nota metodologia (1/2)

Finalità

La presente analisi restituisce un confronto dei principali indicatori della mobilità generale e del trasporto pubblico locale al fine di valutare il posizionamento dell'Italia sia nei confronti dei principali Paesi Europei e ove possibile dell'Europa dei 28 Paesi

Ambito di ricerca

L'indagine costituisce una parte di un lavoro più ampio che è in corso di sviluppo in seno alla Commissione Economica dell'Unione internazionale del trasporto pubblico (UITP)

Benchmark

Ai fini dell'analisi, oltre l'Italia, i Paesi scelti per il benchmark sono:

Francia, Germania, Regno Unito, Spagna

In termini di popolazione i Paesi del panel rappresentano il 62% degli abitanti dell'Europa dei 28 ed il 71% del prodotto interno lordo

Finalità, struttura e nota metodologia (2/2)

La struttura del documento

Il documento si compone di tre parti:

I. Confronto sulla mobilità in generale;
II. Le caratteristiche della mobilità collettiva;
III. Le evidenze della struttura industriale

Fonti principali

- ✓ Bilanci di esercizio delle imprese;
- ✓ Eurostat;
- ✓ Union transport publique (UTP)
- ✓ VDV
- ✓ UE Commission, transport in figures (statistical pocket book)
- ✓ UITP
- ✓ UK government Department of transport
- ✓ Conto nazionale trasporti
- ✓ Anfia
- ✓ Siti internet aziendali

Dati generali

Paesi	Superficie (1000 km²)	Popolazione (milioni)	Pil nominale (milioni di Euro)	Tasso disoccupazione (%) Anno 2013
Francia	544	63.9	2.113,7	10,3%
Germania	357	80,7	2.809,5	5,2%
Italia	301	60,8	1.618,9	12,2%
Spagna	506	46,5	1.049,2	26,1%
Regno Unito	243	64.3	2.017,2	7,6%

Fonte: Eurostat

La struttura della mobilità in generale

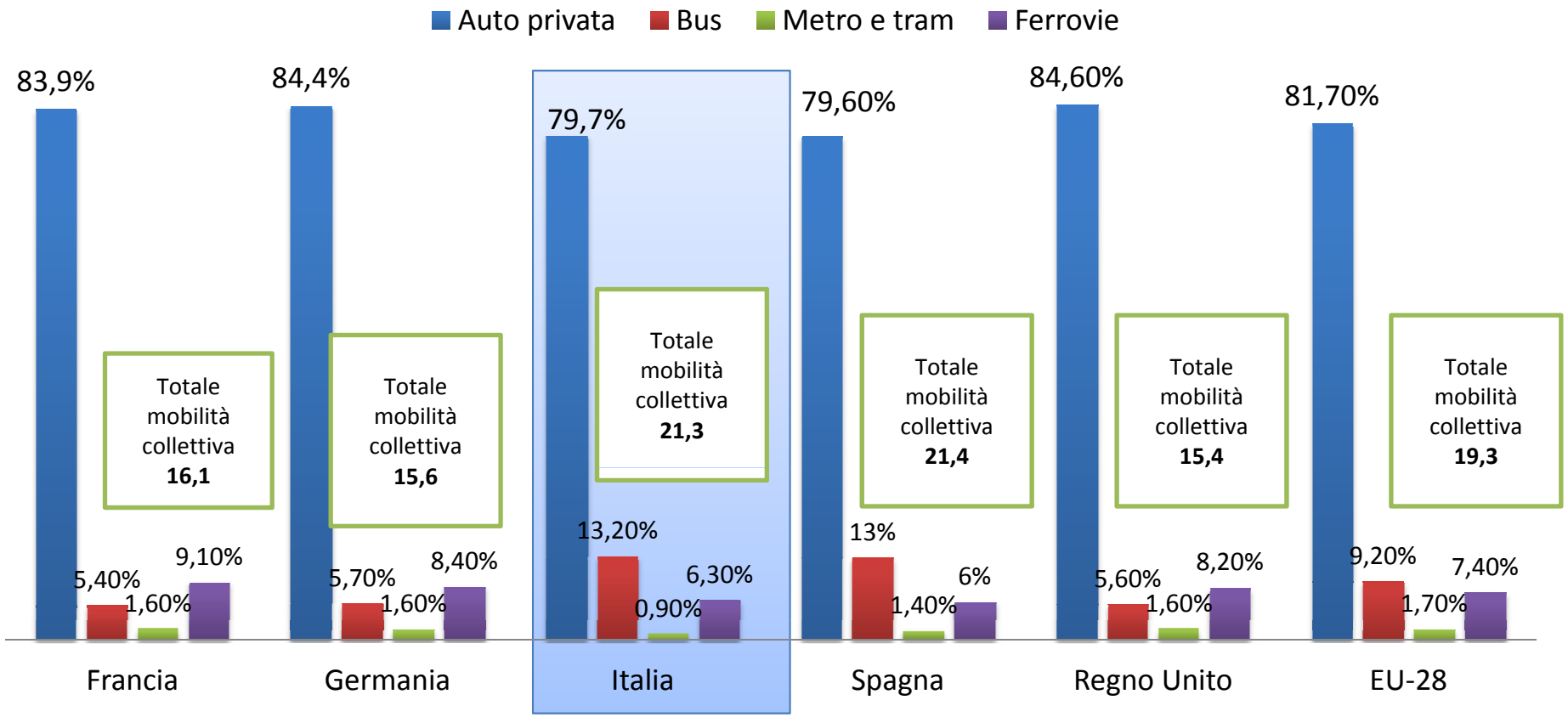
- La ripartizione modale
- Tasso di motorizzazione
- Immatricolazione nuovi veicoli
- Percorrenze per abitante
- Immatricolazione nuovi veicoli

Le principali evidenze

- L'Italia assieme alla Spagna presenta un'incidenza maggiore della quota modale di mobilità pubblica* sia rispetto a Francia, Germania e Regno Unito che alla media dell'Europa dei 28;
- La quota di mobilità soddisfatta con modalità ferroviaria, metropolitana e tramviaria è tuttavia ben inferiore rispetto alla media europea;
- L'Italia si caratterizza per uno dei tassi di motorizzazione più alti del continente, il quale tuttavia negli ultimi 23 anni ha avuto una crescita al di sotto della media europea e nell'ultimo anno di analisi è in lieve calo;
- Di converso le percorrenze con mezzo privato per abitante sono leggermente superiori alla media europea ma comunque minori rispetto a Germania, Francia e Regno Unito. Questo evidenzia che pur avendo un alto tasso di proprietà dei mezzi di privati, l'intensità di utilizzo è più contenuta;
- Sono d'altro canto superiori sia alla UE dei 28 che ai principali Paesi le percorrenze per abitante effettuate con mezzo collettivo;
- Le immatricolazioni di nuove vetture private per abitante (anno 2014) sono inferiore alla media europea.

* Non sono comprese le percorrenza per treni ad alta velocità, trasporto marittimo e aereo

La ripartizione modale dei passeggeri (pax-km %; 2013)*



Fonte: EU – transport in figure – statistical pocket book 2015 pag 47

* I passeggeri km comprendono tutte le modalità di trasporto compresi gli autobus interregionali non soggetti ad obbligo di servizio pubblico quella ferroviaria ad esclusione dell'alta velocità e dei servizi non soggetti ad obbligo di servizio pubblico

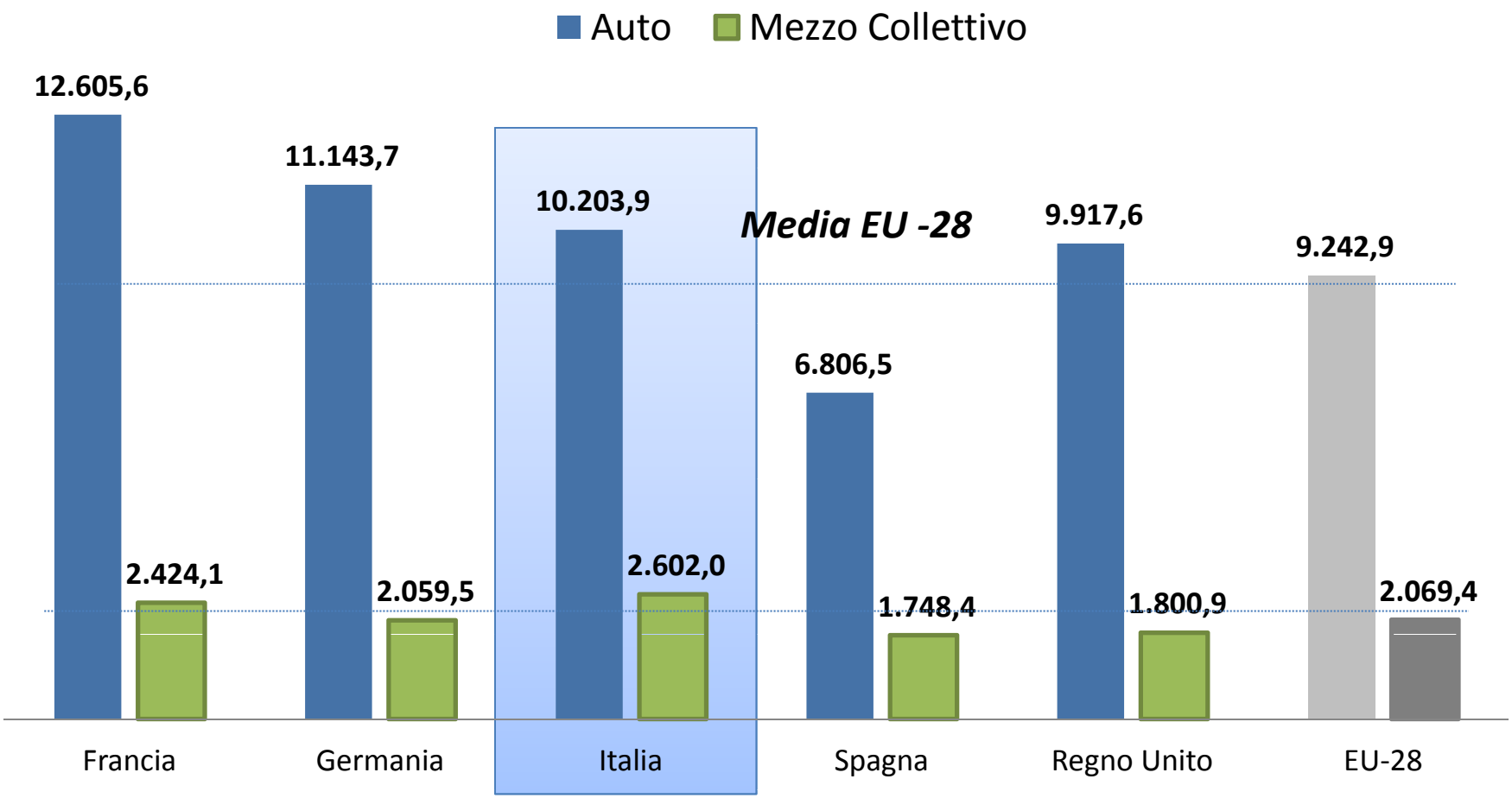
Tasso di motorizzazione

(n° vetture per 1000 abitanti)

Paesi	1990	2012	2013	Evoluzione 1990/2013	Evoluzione 2012/2013
Francia	476	504	505	6%	0%
Germania	461	539	543	18%	1%
Italia	**483**	**621**	**608**	**26%**	**-2%**
Spagna	309	476	474	53%	0%
Regno Unito	361	464	468	30%	1%
EU-28	***343***	***488***	***491***	***43%***	***1%***

Fonte: EU – transport in figure – statistical pocket book 2015 pag 47

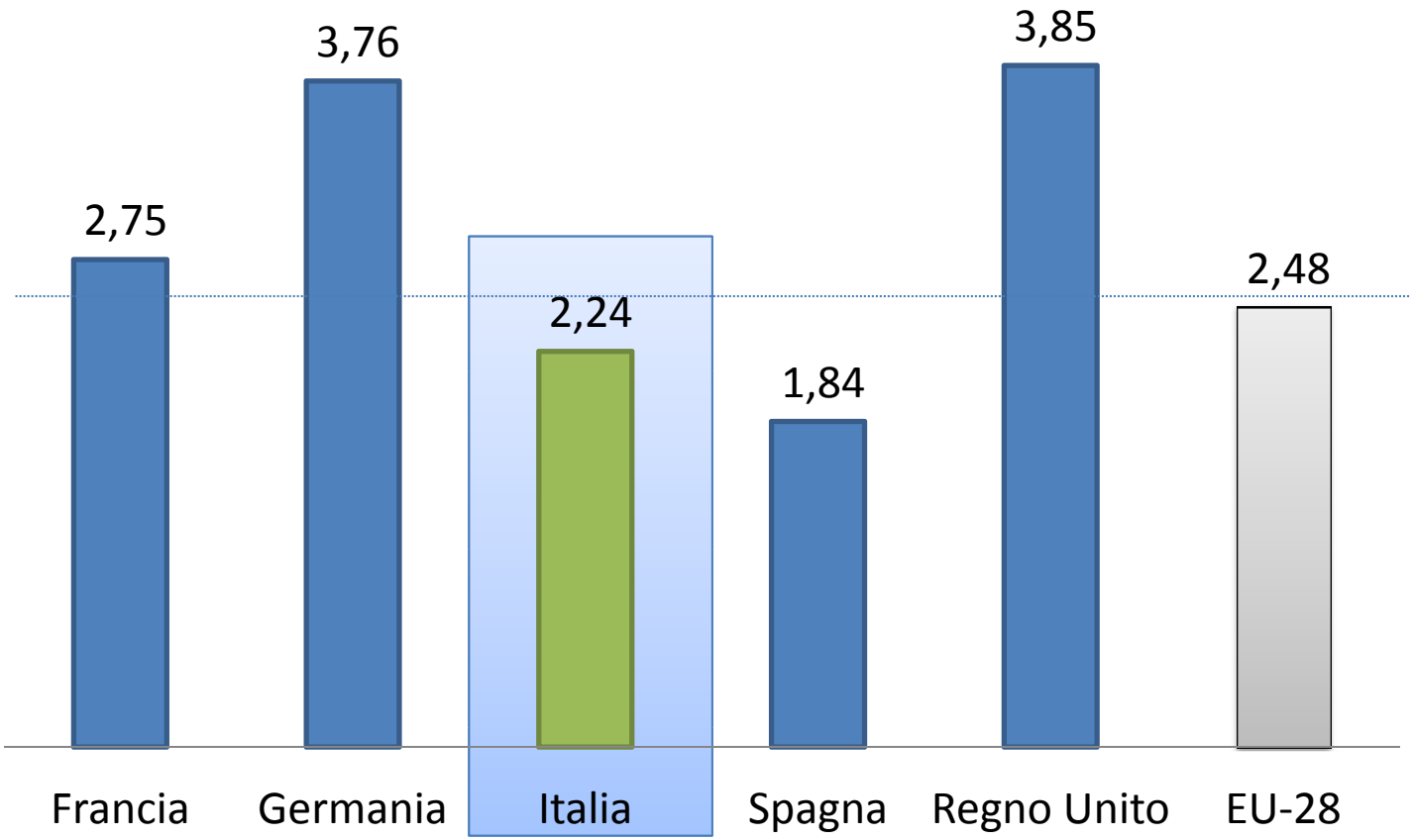
Percorrenze per abitante(km anno; 2013)*



Fonte: EU – elabrorazioni su dati transport in figure – statistical pocket book 2015 pag 47

- L'indicatore è ricavato dal rapporto tra passeggeri –km e abitanti

Immatricolazione nuovi veicoli (Immatricolazioni ogni 1000 abitanti; 2014)



Fonte: elaborazioni su EU – transport in figure – statistical pocket book 2015 pag 89

La struttura della mobilità collettiva

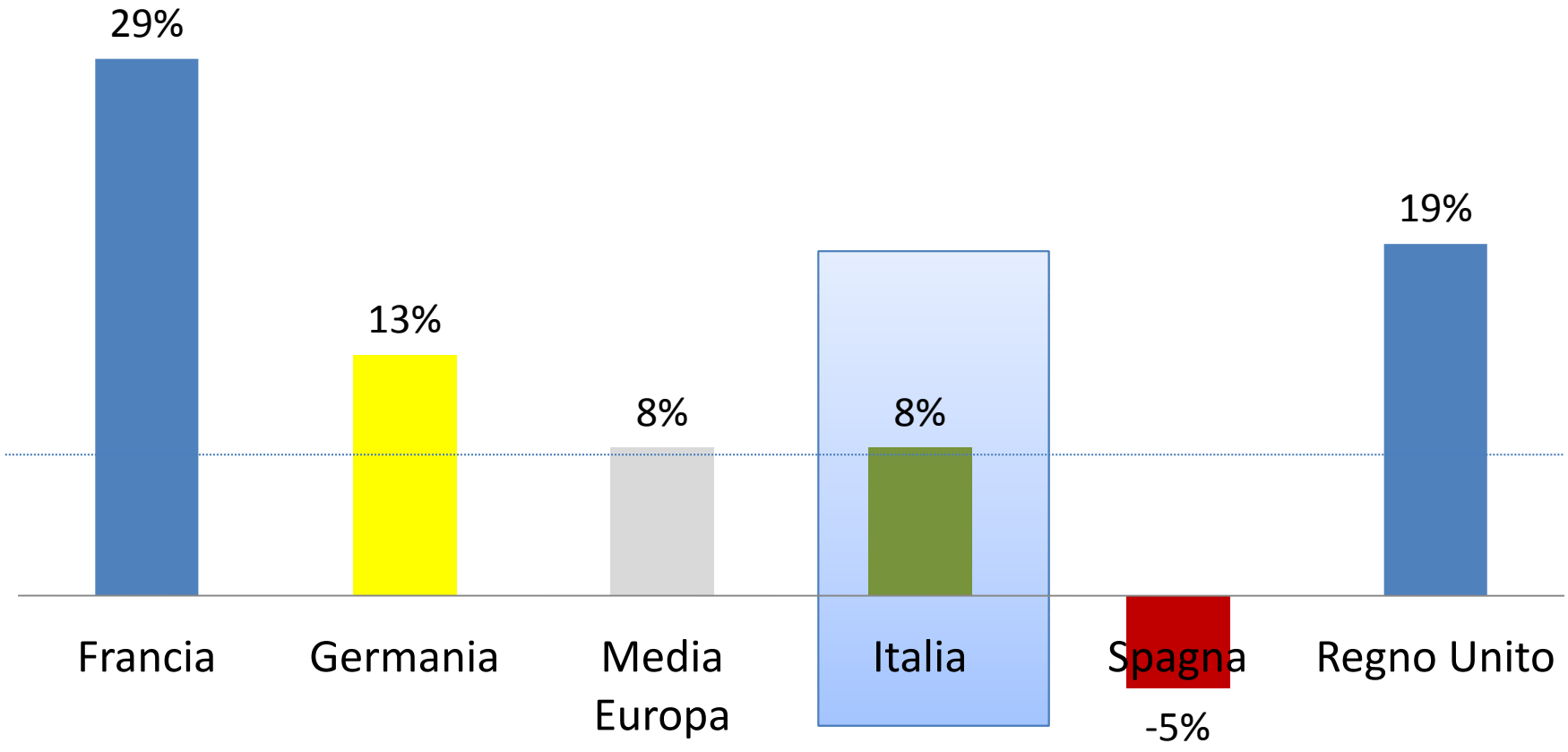
- La domanda di mobilità
- Rapporto gomma ferro
- Livelli di infrastrutturazione ad impianti fissi
- Offerta TPL per abitante
- Immatricolazione mezzi di trasporto ed età media del parco

Le principali evidenze

- Il tasso di crescita dei passeggeri trasportati nel TPL italiano è perfettamente in linea con gli incrementi medi europei. E' tuttavia decisamente inferiore ai grandi Paesi del panel;
- In Italia la dinamica dei passeggeri con modalità automobilistica rimane stabile negli anni, crescono tram e metro, subisce invece una riduzione il treno, modalità questa che risulta crescente in tutta Europa;
- Il rapporto gomma/ferro espresso in termini di passeggeri km è tra i più bassi in Europa;
- La dotazione di infrastrutture ferroviarie suburbane e metropolitane si caratterizza per un evidente gap rispetto ai principali paesi europei;
- Per quanto riguarda le immatricolazioni di autobus e l'età media dei mezzi le distanze con l'Europa sono abissali.

*Non sono comprese le percorrenza per treni ad alta velocità, trasporto marittimo e aereo

Evoluzione passeggeri trasportati (n°viaggi; 2000-2012)



Fonte: elaborazionie su UITP – Statistic brief – June 2014 Local public trends in European Union pag 3

L'evoluzione della domanda
(passeggeri km per modalità di trasporto)

TPL - AUTOMOBILISTICO

Paesi	Evoluzione 1990/2013	Evoluzione 2012/2013
Francia	21,4%	1,4%
Germania	-11,5%	1,9%
Italia	0,2%	1,4%
Spagna	2,4%	-5,0%
Regno Unito	-0,7%	-4,1%

TRAM E METRO

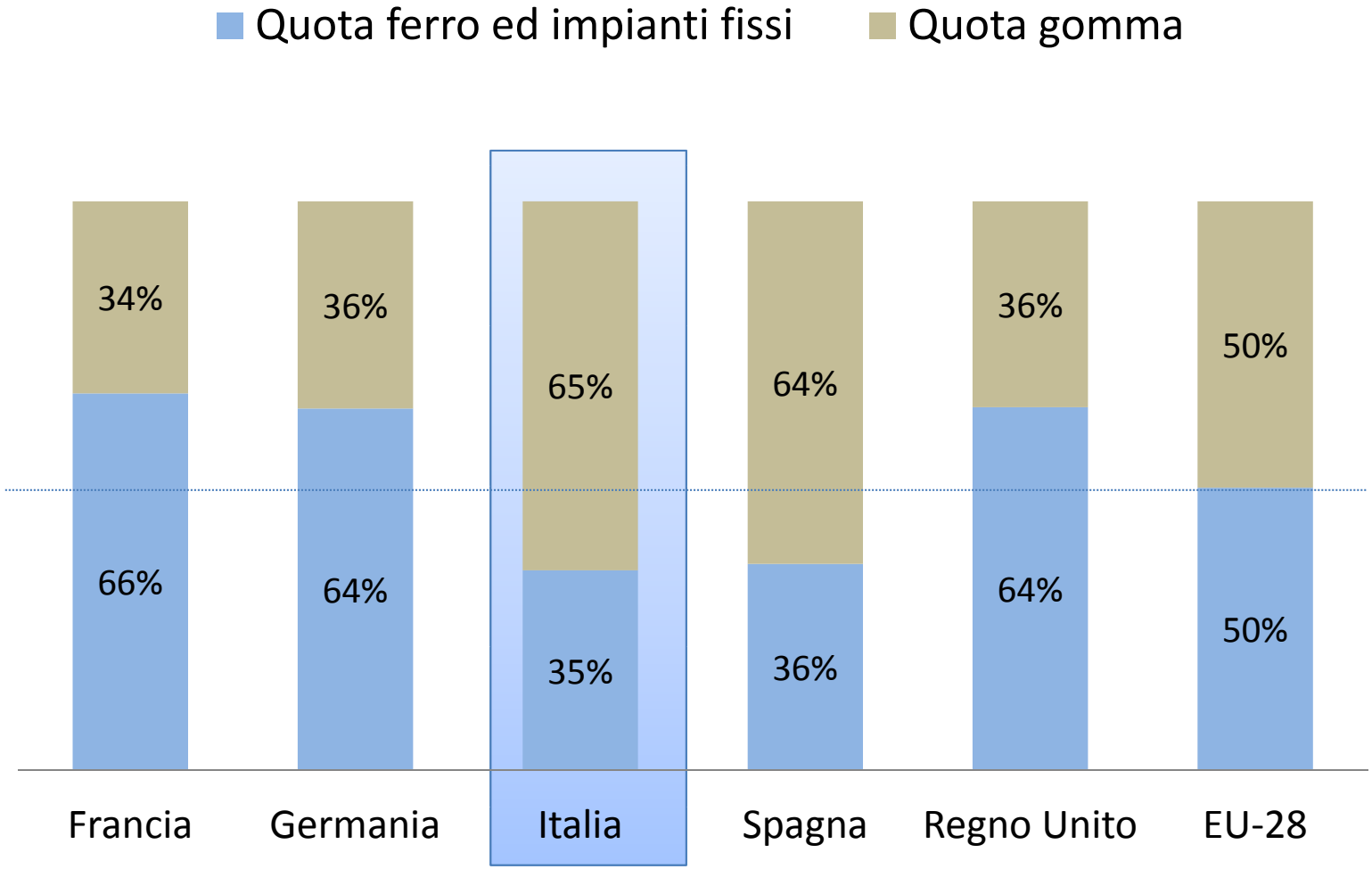
Paesi	Evoluzione 1990/2013	Evoluzione 2012/2013
Francia	14%	0,0%
Germania	7%	0,6%
Italia	8%	6,2%
Spagna	n.d.	n.d.
Regno Unito	33%	2,6%

FERROVIE REGIONALI E LOCALI

Paesi	Evoluzione 1990/2013	Evoluzione 2012/2013
Francia	16%	-0,7%
Germania	16%	0,2%
Italia	-7%	4,1%
Spagna	6%	5,8%
Regno Unito	37%	1,6%

Fonte: elaborazioni su EU – transport in figure – statistical pocket book 2015

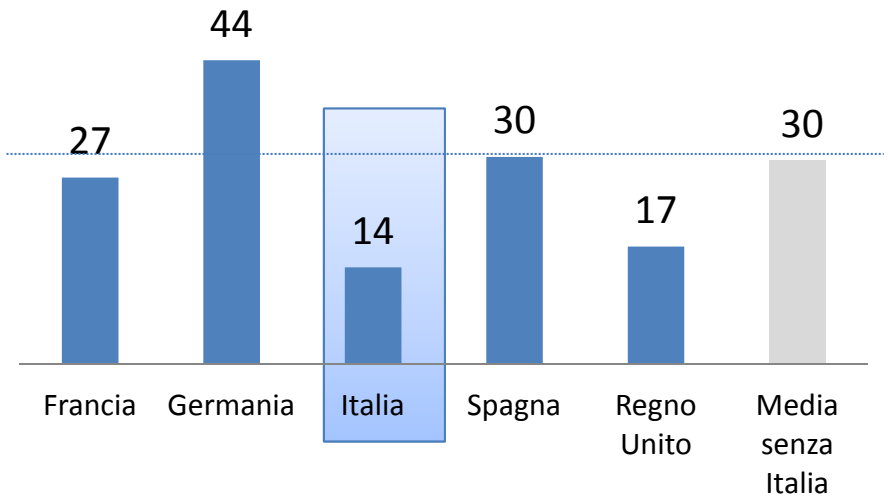
Rapporto gomma-ferro
- % su passeggeri km -



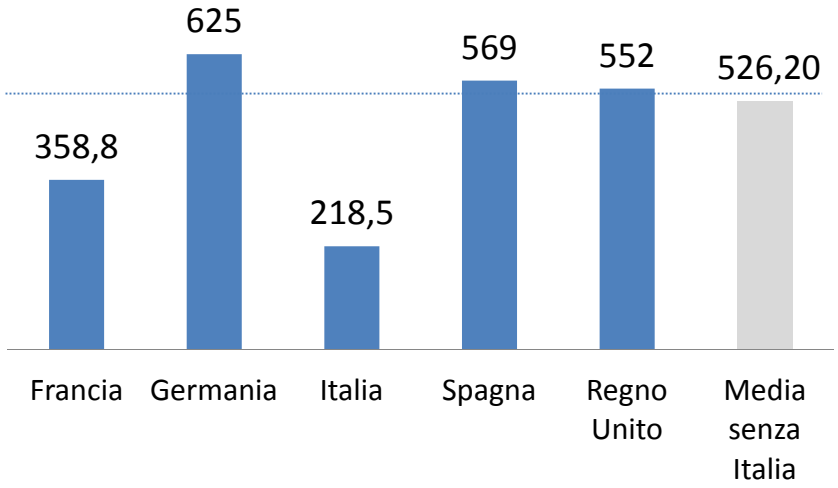
Fonte: elaborazioni su EU – transport in figure – statistical pocket book 2015

Infrastrutture metropolitane

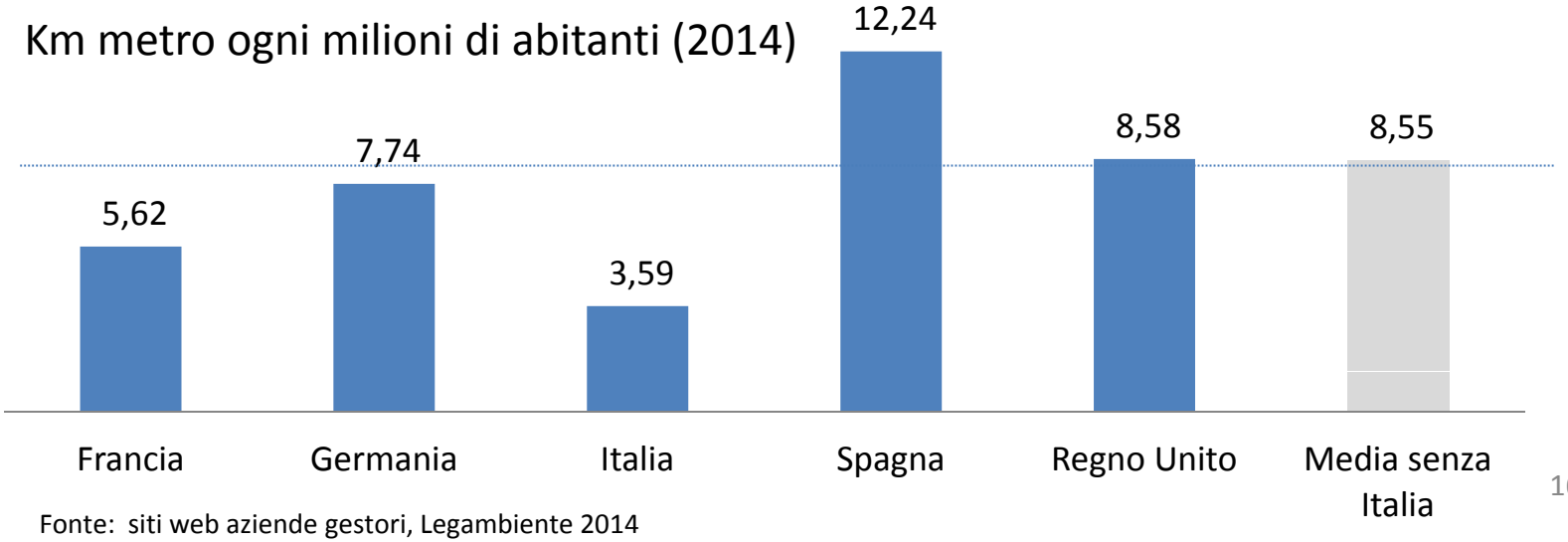
N° linee metropolitane (2014)



Estensione km metropolitane (2014)



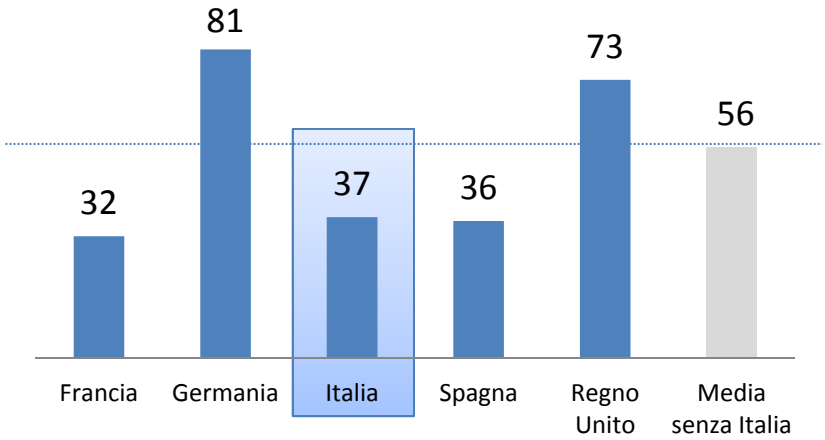
Km metro ogni milioni di abitanti (2014)



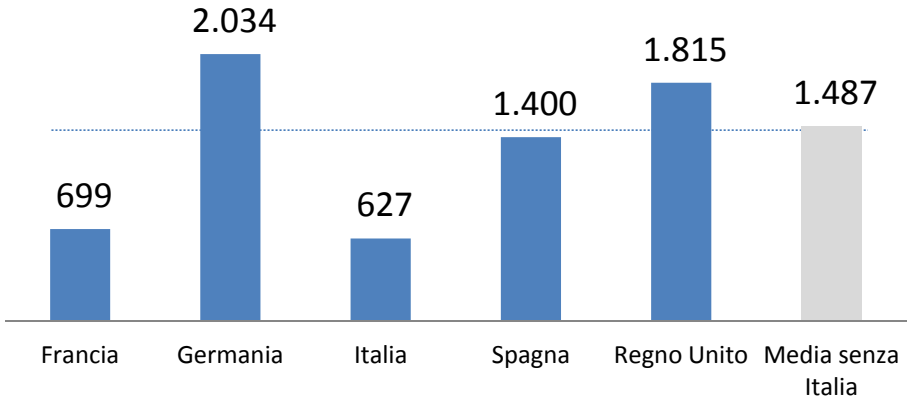
Fonte: siti web aziende gestori, Legambiente 2014

Infrastrutture ferroviarie suburbane

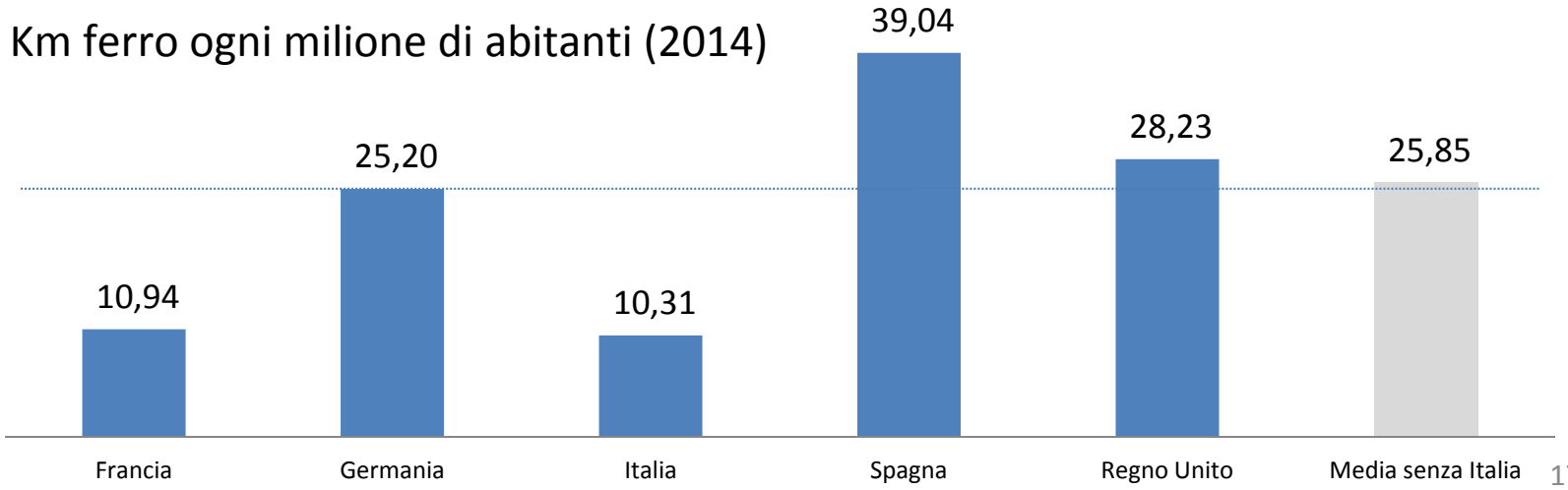
N° linee ferroviarie (2014)



Estensione km ferrovia (2014)



Km ferro ogni milione di abitanti (2014)



Fonte: siti web aziende gestori, Legambiente 2014

Immatricolazione nuovi bus

Paesi	2013	2014	Evoluzione 2013 - 2014
Francia	6.963	5.897	-15,3%
Germania	5.824	5.651	-3%
Italia	2.701	1.984	-26,5%
Spagna	1.655	1.896	+14,6%
Regno Unito	8.980	8.643	-3,8%

Fonte: EU – elabrorazioni su dati transport in figure – statistical pocket book 2015 pag 91 e ANFIA

Età media autobus

Paesi	2014
Francia	7,9
Germania	6,9
Italia	12,2
Spagna	8
Regno Unito	7,7

Fonti:
Francia : UTP –Le Parc des Vehicules – Edition 2014 pag. 5
Germania: elaborazioni su dati ANFIA. In Germania oltre il 60% del parco ha un'età inferiore ai 9 anni
Italia: elaborazioni su dati CED Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti
Spagna: elaborazioni su dati OBSERVATORIO MOVILIDAD METROPOLITANA · Informe 2013 pag 38
Regno Unito: elaborazioni su dati UK Government- Department of transport – Transport statistics Great Britain Annual bus statistics pag 2

La struttura industriale

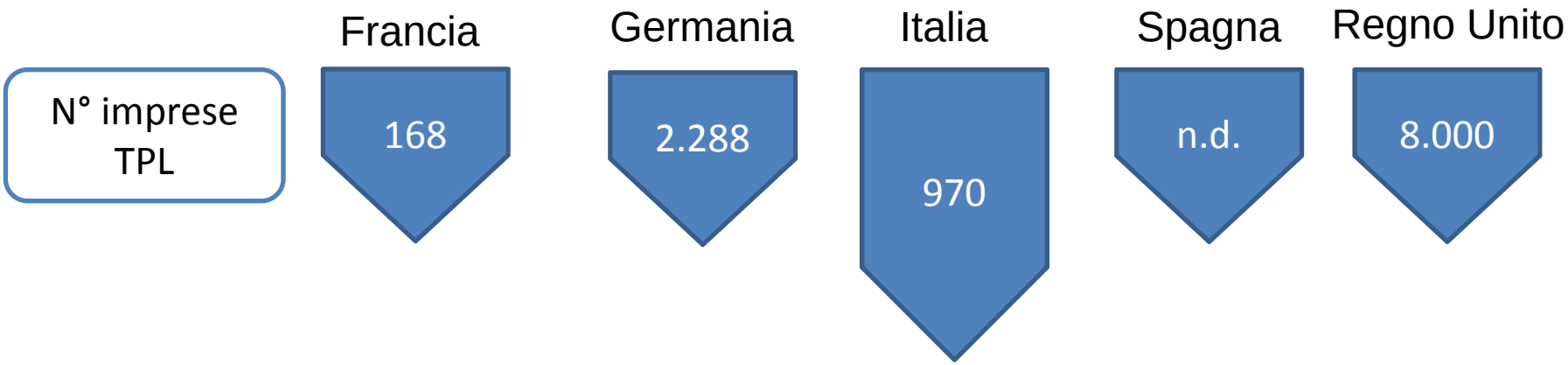
- Le imprese e la struttura del mercato
- I ricavi e le tariffe
- Le compensazioni economiche
- Rapporto ricavi da traffico costi operativi
- Produttività ed efficienza

Le principali evidenze

- Le imprese di trasporto italiane che svolgono servizio di TPL sono complessivamente 970 valore di gran lunga inferiore a quello inglese con 8.000 operatori e a quello tedesco con 2.333. Il 15% sono società partecipate;
- L'analisi conferma che la tariffa media nel TPL Italiano è decisamente inferiore rispetto alle medie europee. Tale gap si acuisce se si opera un confronto dell'incidenza della tariffe sul PIL;
- A causa di livelli tariffari mediamente più bassi rispetto alle medie europee i ricavi da traffico per km sono conseguentemente inferiori così come specularmente sono più alte le compensazioni economiche, fattore questo che incide sulla basse percentuale di copertura dei costi attraverso i ricavi tariffari;
- In termini di costi unitari della produzione l'analisi sviluppata mostra come il costo operativo (al netti di ammortamenti e svalutazioni) è inferiore alla media europea sia con riferimento alle grandi aree metropolitane che agli contesti del Paese.

*Non sono comprese le percorrenza per treni ad alta velocità, trasporto marittimo e aereo

Le imprese e la struttura del mercato

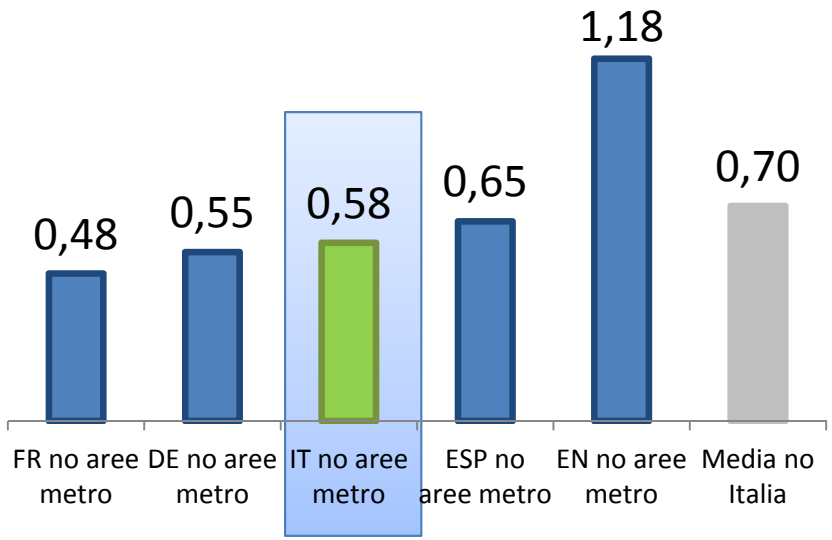


	Totale complessivo settore TPL	Società partecipate TPL	Incidenza % società partecipate
Operatori	**970**	**149**	**15 %**
Società partecipate che svolgono servizi di TPL		**115**	
Altre società ed Enti che svolgono servizi collegati al TPL (Agenzie per la mobilità, Società patrimoniali, Holding, altri servizi)		**34**	

Il perimetro di analisi

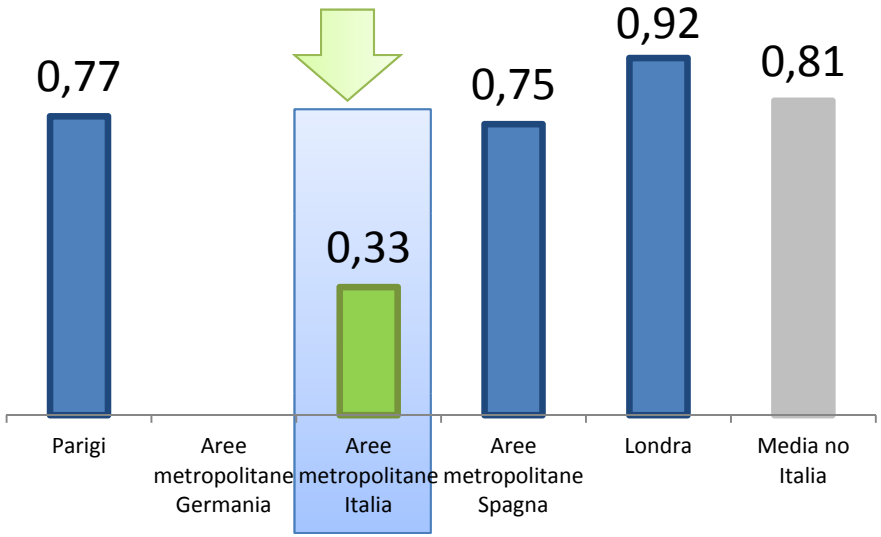
Francia	**Perimetro analisi**	**Francia fuori Parigi**	**Parigi**
	Modalità trasporto	Bus e tram	Bus, metro, tram
Germania	**Perimetro analisi**	**Germania fuori Berlino, Amburgo, Colonia e Monaco**	**Berlino, Amburgo, Colonia e Monaco**
	Modalità trasporto	Bus e tram, metro(*)	Bus, metro, tram
Italia	**Perimetro analisi**	**Italia fuori Milano, Napoli, Roma, Torino**	**Milano, Napoli, Roma, Torino**
	Modalità trasporto	Bus, tram, metro(*)	Bus, metro, tram
Spagna	**Perimetro analisi**	**Spagna fuori Madrid e Barcellona**	**Madrid e Barcellona**
	Modalità trasporto	Bus, tram	Bus, metro, tram
Regno Unito	**Perimetro analisi**	**Inghilterra fuori Londra**	**Londra**
	Modalità trasporto	Bus	Bus, metro, tram

Tariffa media
(Ricavi da traffico per passeggero; 2013 -2014)



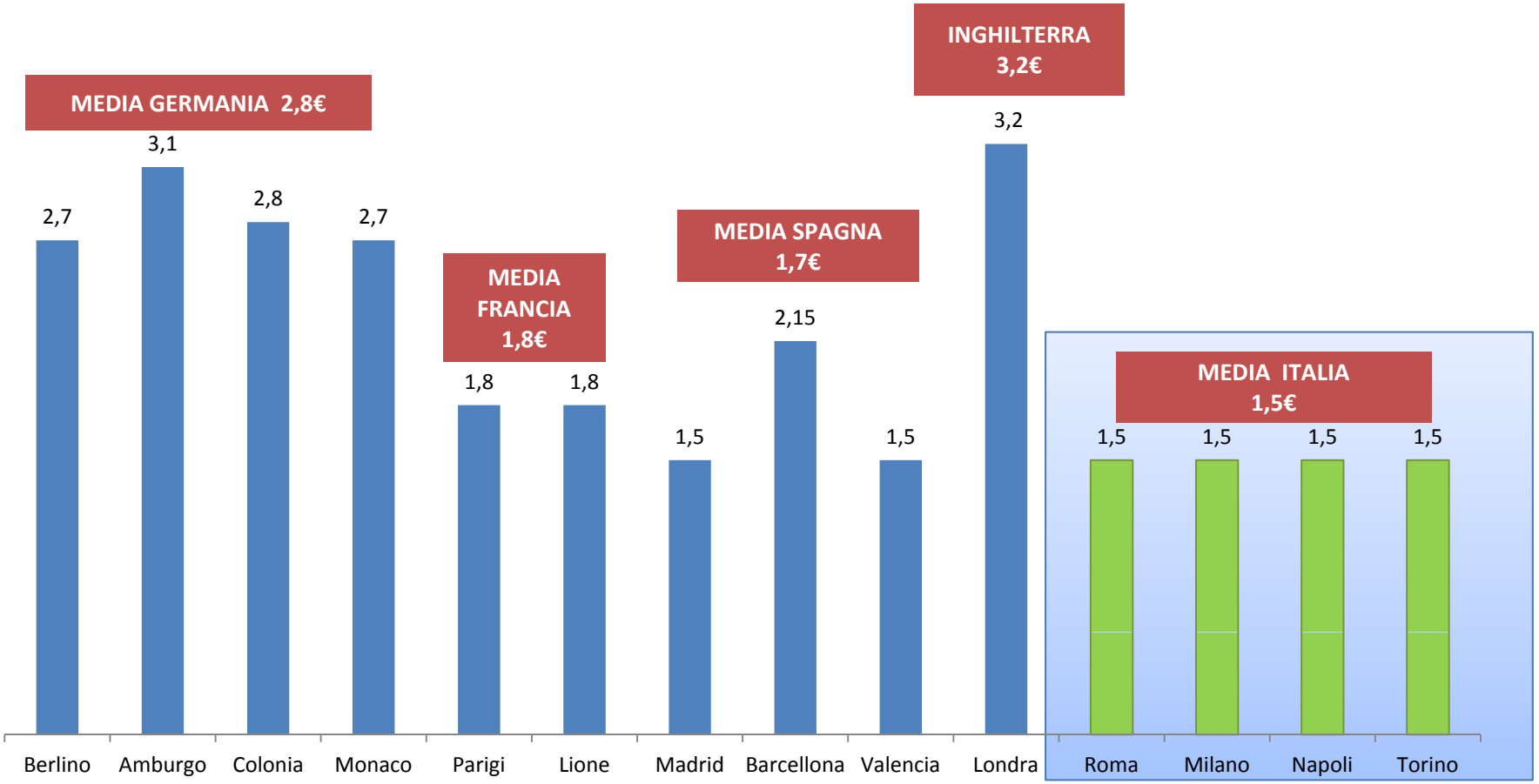
ITALIA VS MEDIA EU -17%

ITALIA VS MEDIA EU -60%



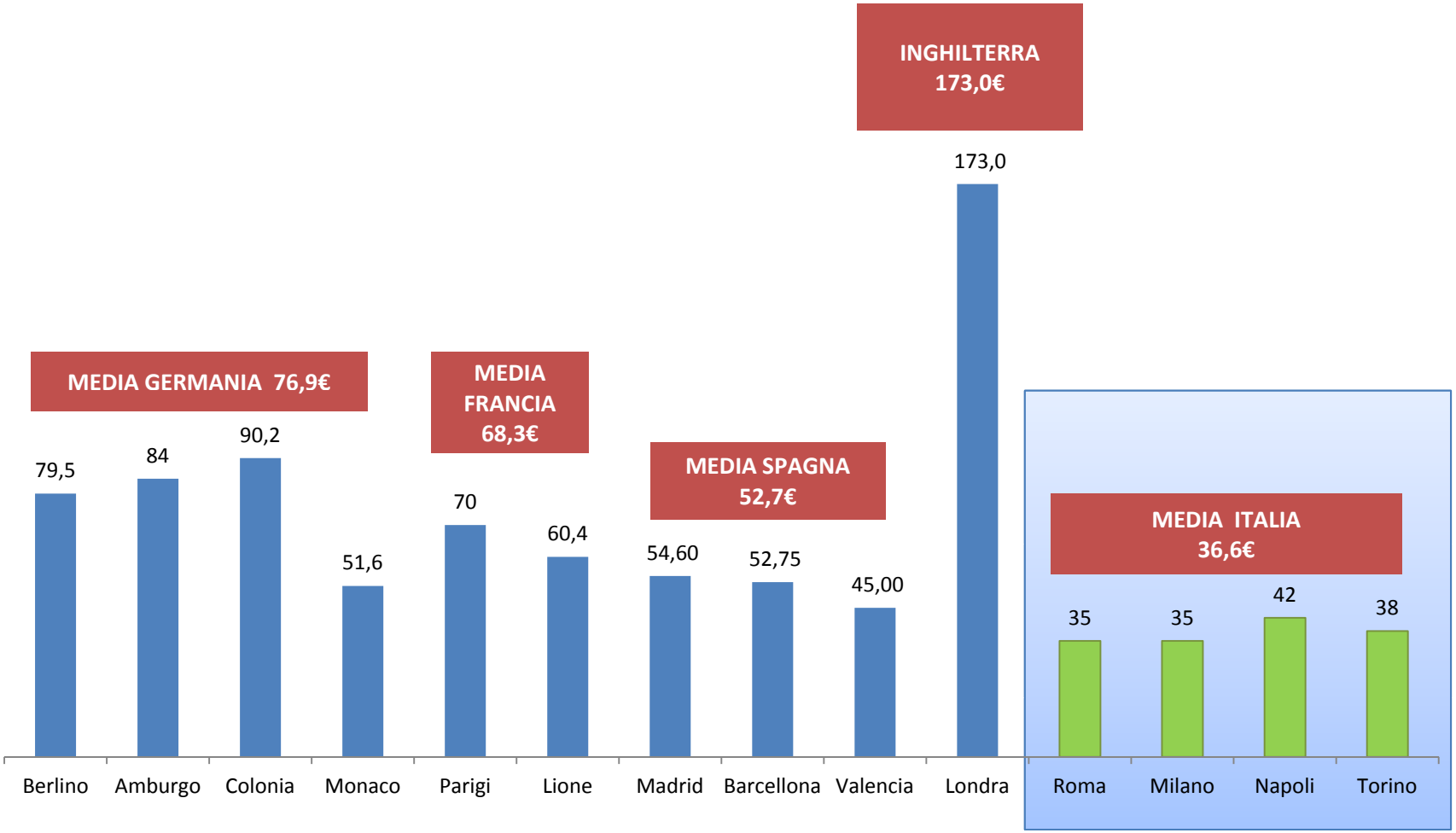
Fonti:
Francia : elaborazioni su dati UTP Le chiffres cles du trasport publique 2013 – edition 2014
Germania: elaborazioni su dati VDV 2013 Statistiks
Italia: analisi su bilanci aziendali 2014
Spagna: elaborazioni su dati elaborazioni su dati OBSERVATORIO MOVILIDAD METROPOLITANA · Informe 2013
Regno Unito: elaborazioni su dati UK Government- Department of transport – Transport statistics Great Britain

Tariffa biglietto semplice (Prezzi ottobre 2015, €)



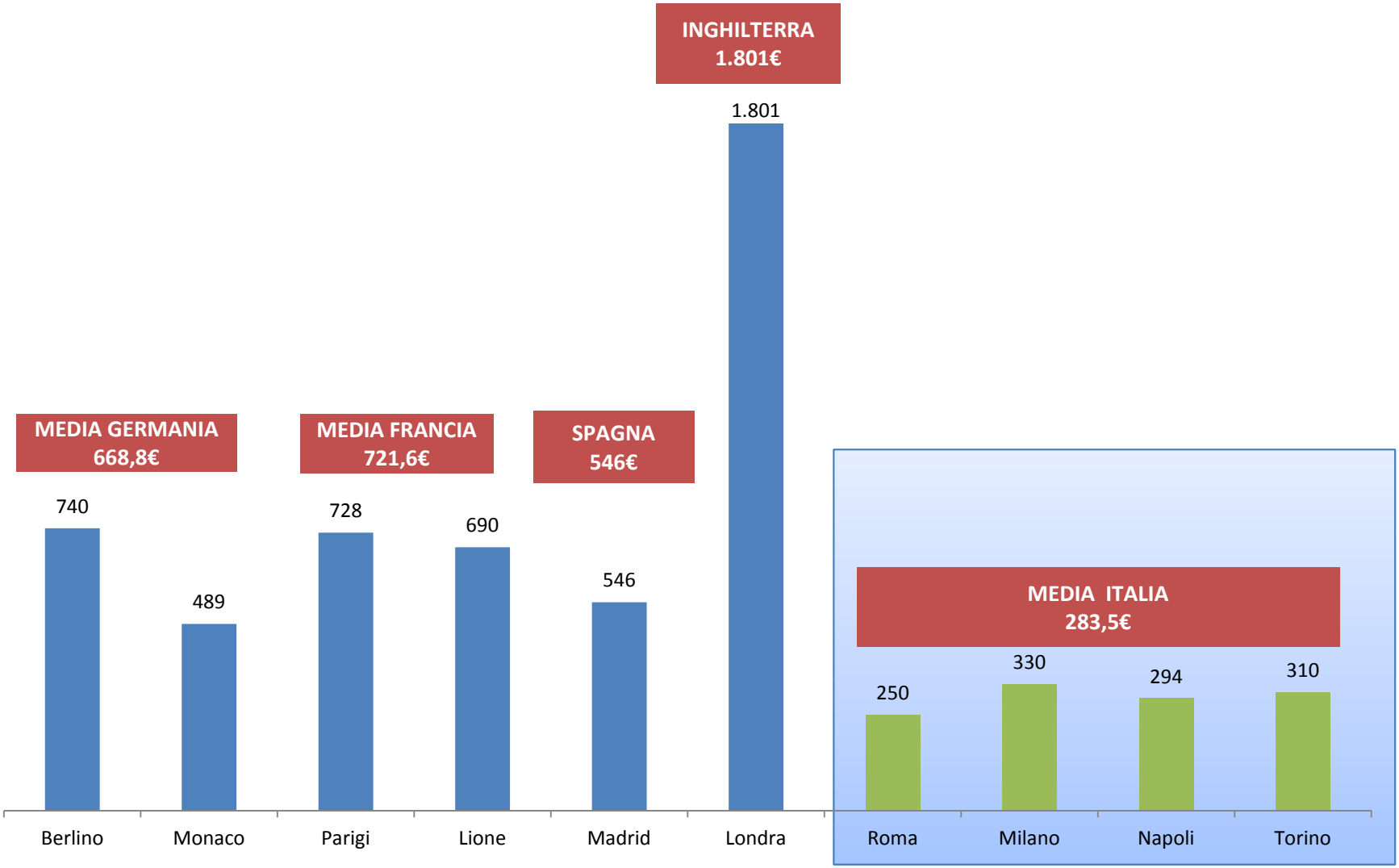
Fonte: elaborazioni ASSTRA su dati dei siti aziendali

Tariffa abbonamento mensile (Prezzi ottobre 2015, €)



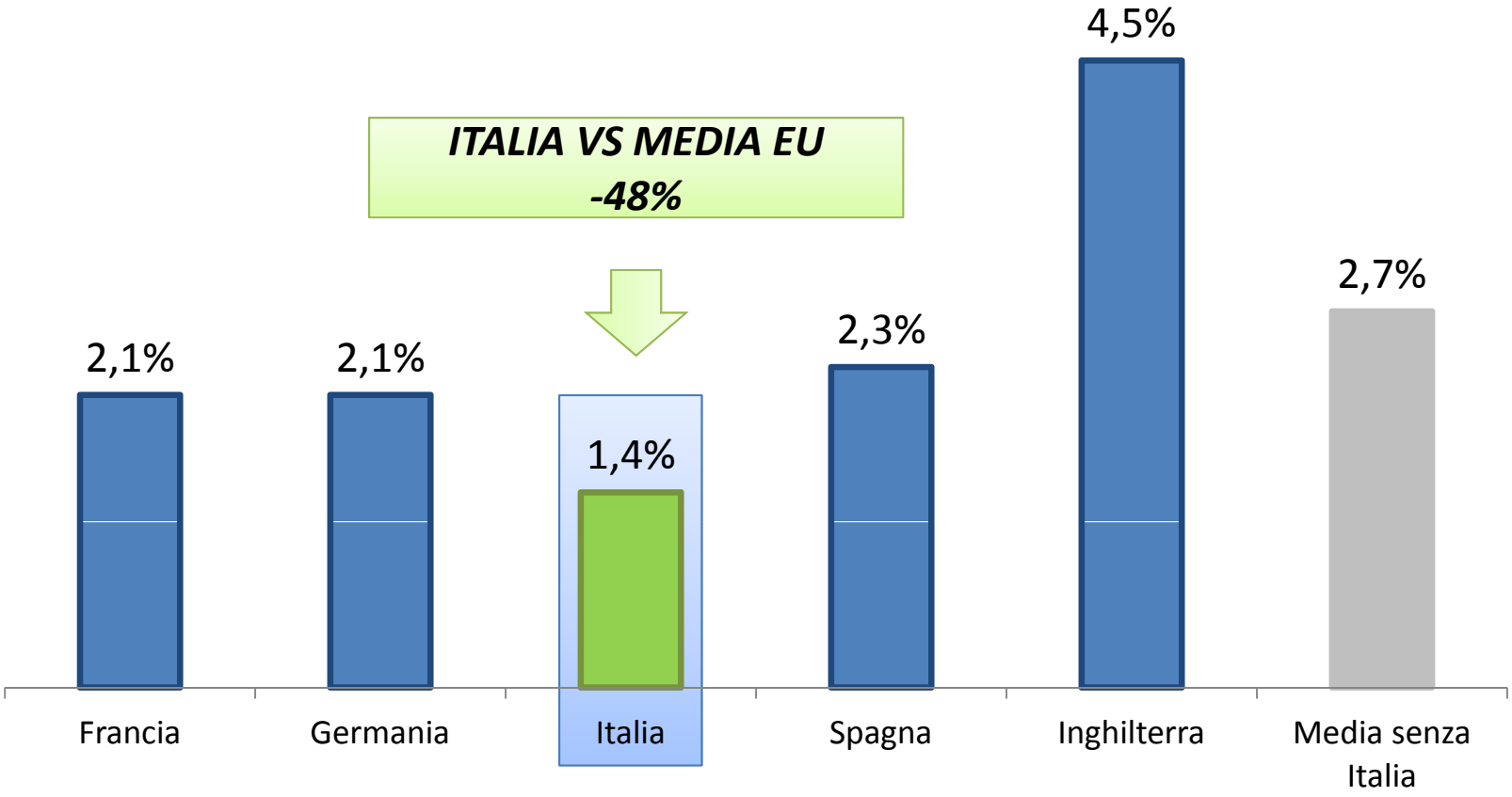
Fonte: elaborazioni ASSTRA su dati dei siti aziendali

Tariffa abbonamento annuale (Prezzi ottobre 2015, €)



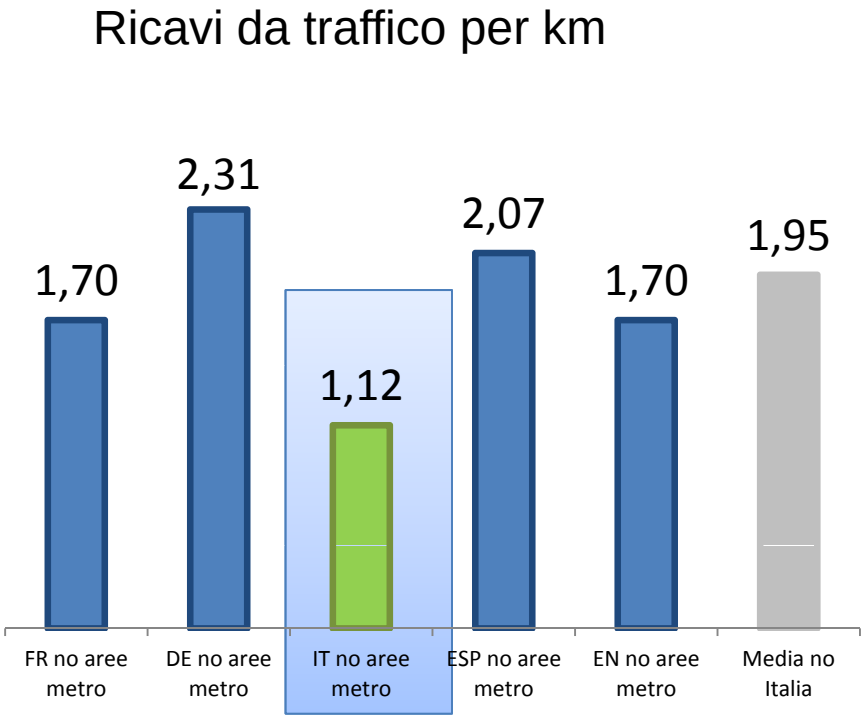
Fonte: elaborazioni ASSTRA su dati dei siti aziendali

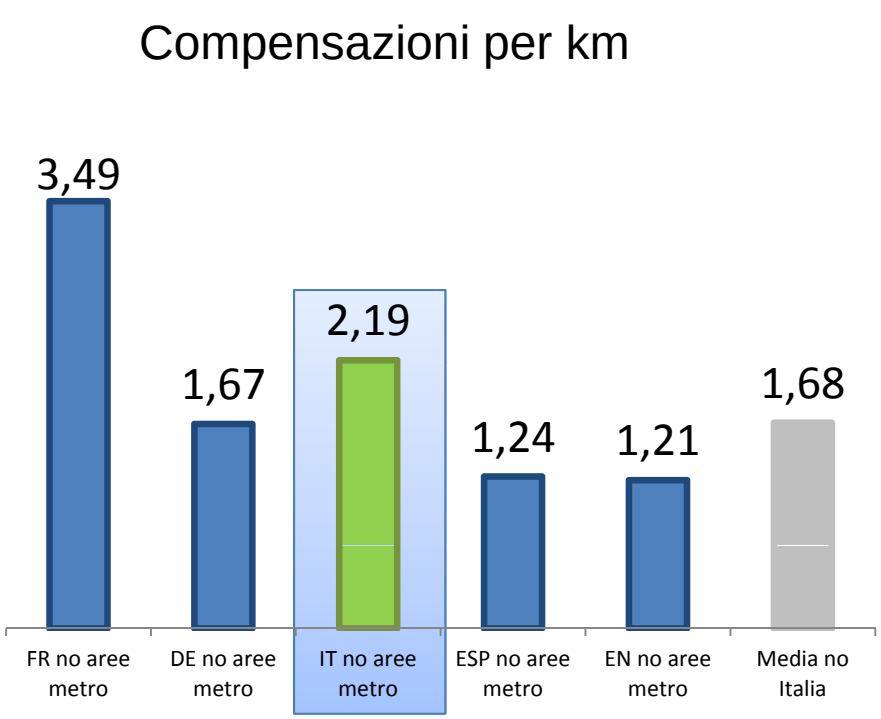
Rapporto abbonamento mensile PIL mensile pro capite (2015;%)



Fonte: elaborazioni ASSTRA su dati dei siti aziendali, Eurostat

Ricavi da traffico e compensazioni per km (Paese senza grandi aree metropolitane; 2014)



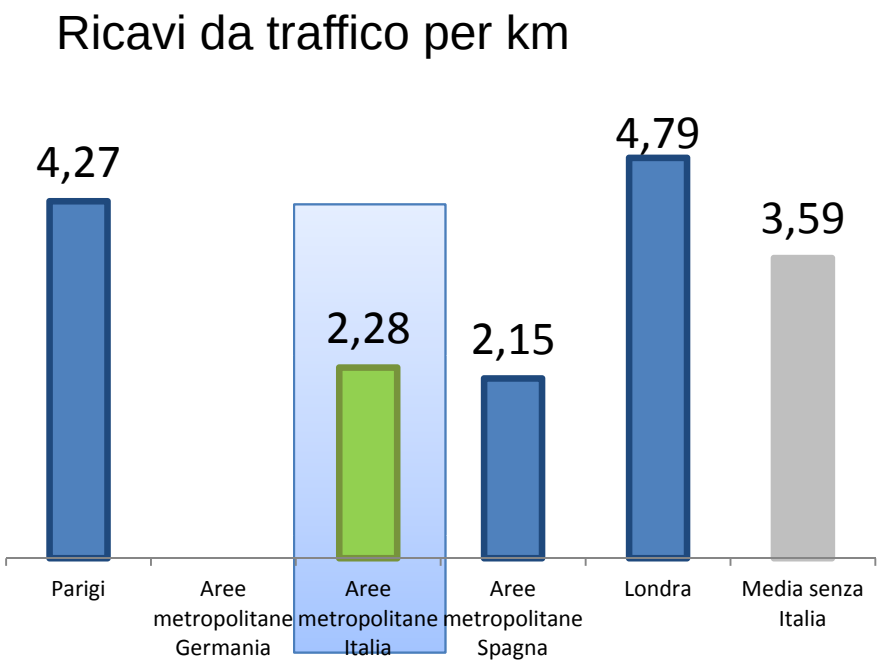


ITALIA VS MEDIA EU -42%

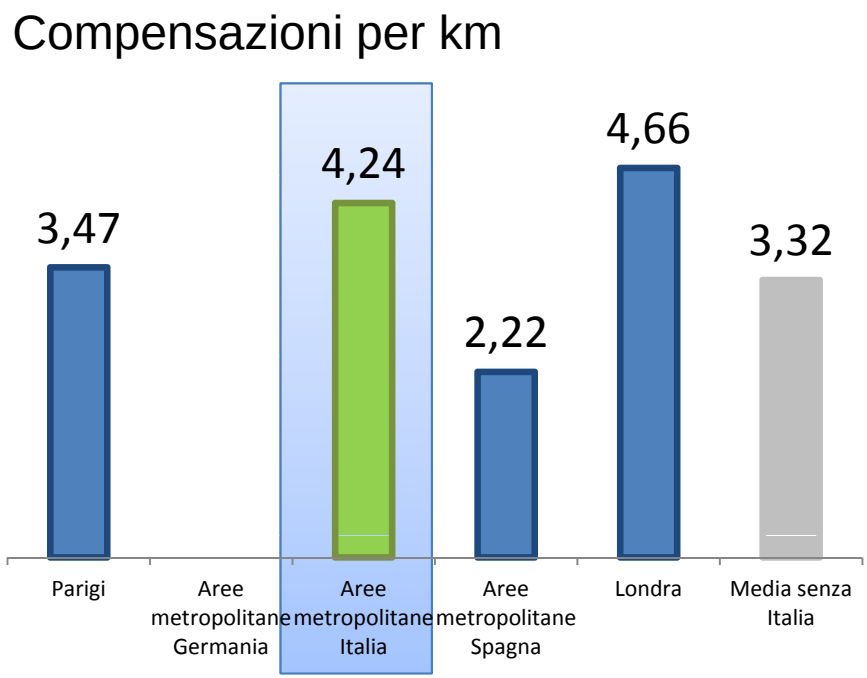
ITALIA VS MEDIA EU +30%

Fonti:
Francia : elaborazioni su dati UTP Le chiffres cles du trasport publique 2013 – edition 2014
Germania: elaborazioni su dati VDV 2013 Statistiks
Italia: analisi su bilanci aziendali 2014
Spagna: elaborazioni su dati elaborazioni su dati OBSERVATORIO MOVILIDAD METROPOLITANA · Informe 2013
Regno Unito: elaborazioni su dati UK Government- Department of transport – Transport statistics Great Britain

Ricavi da traffico e compensazioni per km (Grandi aree metropolitane;2014)



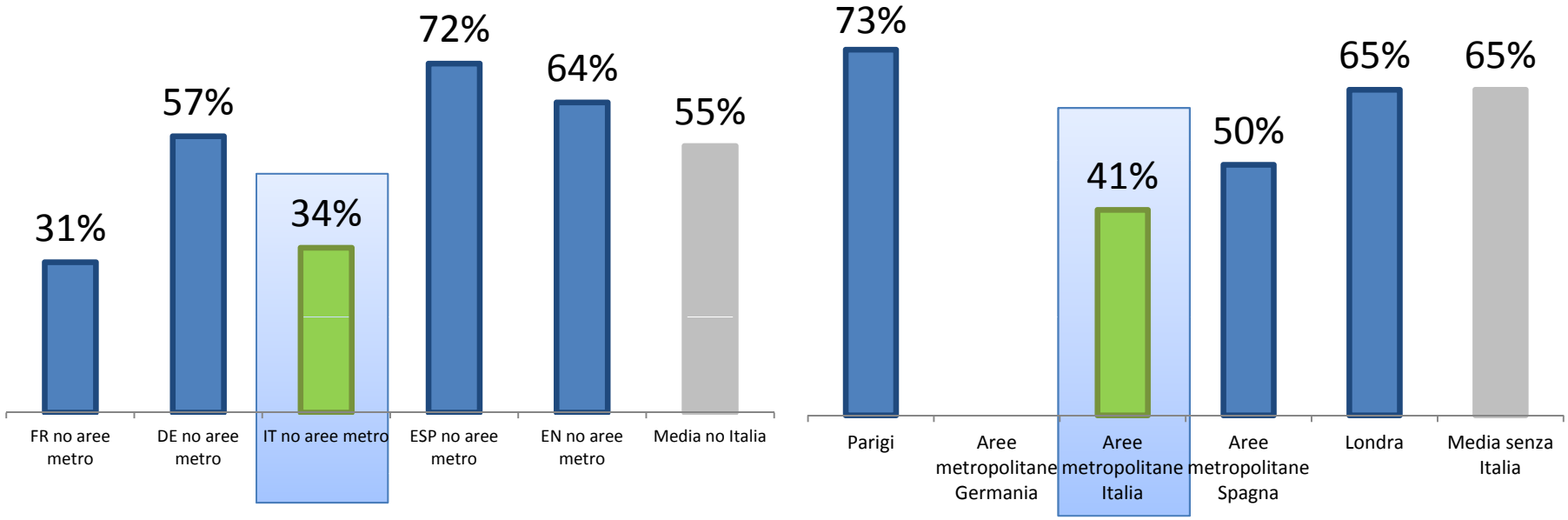
ITALIA VS MEDIA EU -36%



ITALIA VS MEDIA EU +27%

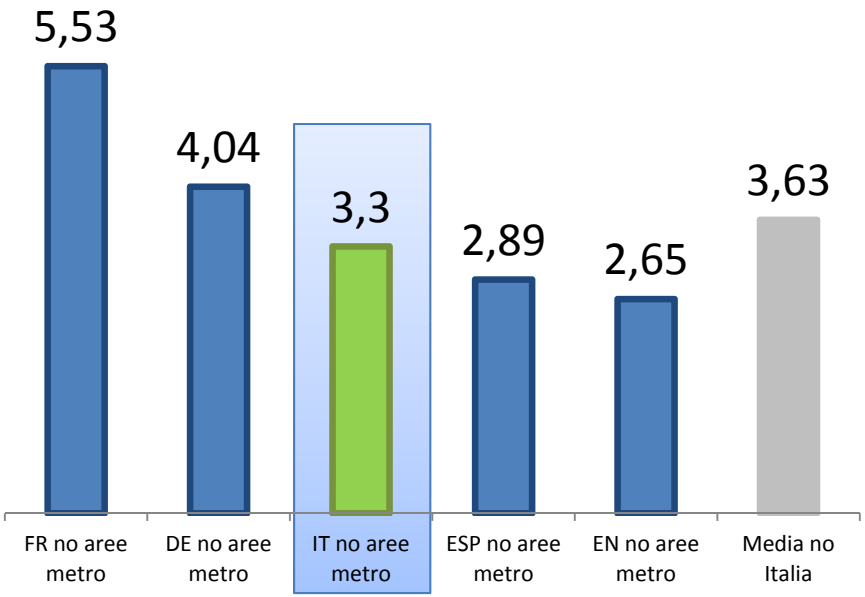
Fonti:
Francia : elaborazioni su dati UTP Le chiffres cles du trasport publique 2013 – edition 2014
Germania: elaborazioni su dati VDV 2013 Statistiks
Italia: analisi su bilanci aziendali 2014
Spagna: elaborazioni su dati elaborazioni su dati OBSERVATORIO MOVILIDAD METROPOLITANA · Informe 2013
Regno Unito: elaborazioni su dati UK Government- Department of transport – Transport statistics Great Britain

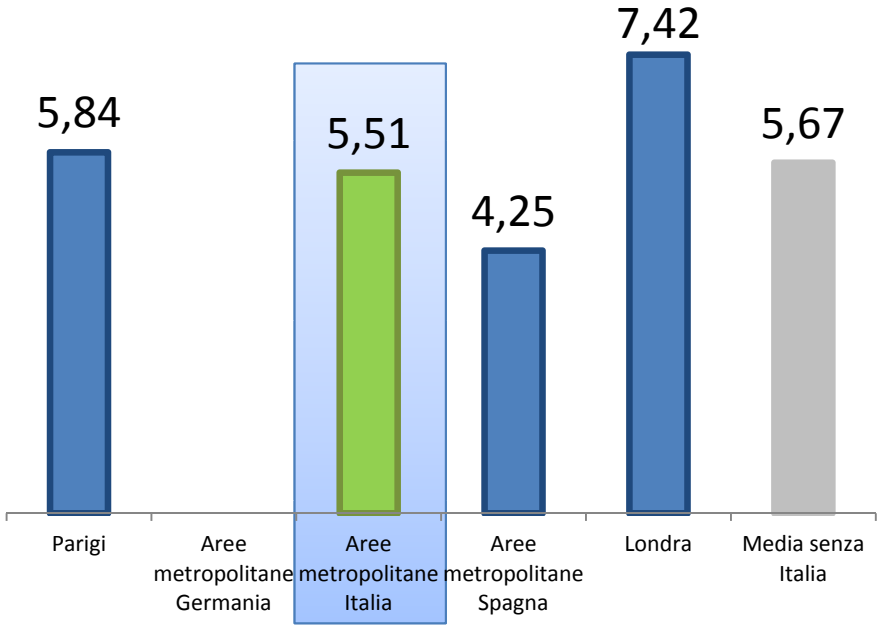
Ricavi da traffico su costi operativi (2014;%)



Fonti:
Francia : elaborazioni su dati UTP Le chiffres cles du trasport publique 2013 – edition 2014
Germania: elaborazioni su dati VDV 2013 Statistiks
Italia: analisi su bilanci aziendali 2014
Spagna: elaborazioni su dati elaborazioni su dati OBSERVATORIO MOVILIDAD METROPOLITANA · Informe 2013
Regno Unito: elaborazioni su dati UK Government- Department of transport – Transport statistics Great Britain

Indicatore di efficienza
(Costi operativi per km 2014)





ITALIA VS MEDIA EU -9%

ITALIA VS MEDIA EU -3%

Fonti:
Francia : elaborazioni su dati UTP Le chiffres cles du trasport publique 2013 – edition 2014
Germania: elaborazioni su dati VDV 2013 Statistiks
Italia: analisi su bilanci aziendali 2014
Spagna: elaborazioni su dati elaborazioni su dati OBSERVATORIO MOVILIDAD METROPOLITANA · Informe 2013
Regno Unito: elaborazioni su dati UK Government- Department of transport – Transport statistics Great Britain

Le società partecipate nel trasporto pubblico locale e regionale

Dr. Emanuele Proia – Direttore

Roma, 15 aprile 2016

Finalità, struttura e nota metodologia (1/2)

Finalità

La presente analisi ha lo scopo di operare **ricostruzione organica e complessiva** delle società a partecipazione pubblica operanti nel settore del trasporto pubblico locale e regionale, evidenziandone le principali caratteristiche e dinamiche produttive, economico e finanziarie.

La struttura del documento

Il documento si compone di tre parti:

I. Le società partecipate e il settore del trasporto pubblico locale;

II. Le caratteristiche e la struttura delle società partecipate;

III. Le performance economiche e produttive delle società partecipate e benchmark internazionale.

Finalità, struttura e nota metodologia (2/2)

Fonti principali

- ✓ Bilanci di esercizio delle imprese;
- ✓ Camera di Commercio;
- ✓ Conto nazionale trasporti 2013-2014;
- ✓ Siti internet aziendali;
- ✓ Eurostat;
- ✓ Union transport publique (UTP)
- ✓ VDV (Associazione tedesca del trasporto pubblico)
- ✓ UE Commission, transport in figures (statistical pocket book)
- ✓ UITP
- ✓ UK government Department of transport

Le società partecipate e il settore del trasporto pubblico locale - Anno 2014

	Totale complessivo TPL	Società partecipate che svolgono servizi di TPL	Incidenza % società partecipate
Aziende di Trasporto Pubblico locale	988 (1)	116	12%

Società partecipate che svolgono servizi di TPL	116
Altre società partecipate che svolgono servizi collegati al TPL (Agenzie per la mobilità, Società patrimoniali, Holding, altri servizi)	41
Totale Società partecipate nel settore TPL	**157**

Discordanza tra le fonti

(1) Fonte: Conto Nazionale Trasporti

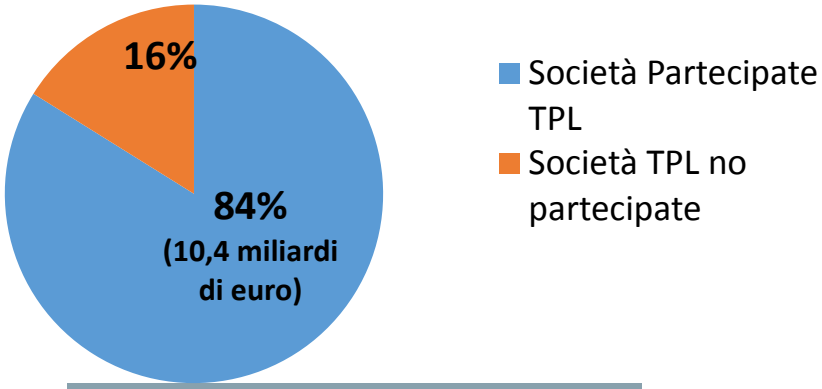
Confronto del numero di società partecipate nel TPL tra le diverse fonti

FONTE	Totale
Indagine presso la Camera di Commercio (ASSTRA)	**157**
Gli organismi partecipati degli enti territoriali – Relazione 2015 - Corte dei Conti (1)	380
Le partecipate pubbliche in Italia – Novembre 2015 - ISTAT (1)	799
Le società partecipate dagli enti locali, tra riorganizzazione e valorizzazione - Padovani su Dati DB AIDA, Bureau van Djik	158
Lo stato delle partecipate comunali – IFEL (2)	130

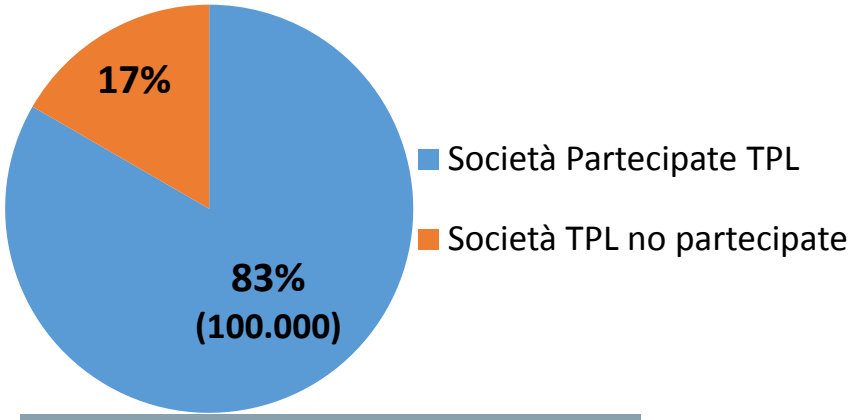
(1) Società con attività prevalente Trasporto e magazzinaggio.
(2) Dato relativo alle sole partecipate da parte dei Comuni.

Peso delle società partecipate sul settore del trasporto pubblico locale - Anno 2014

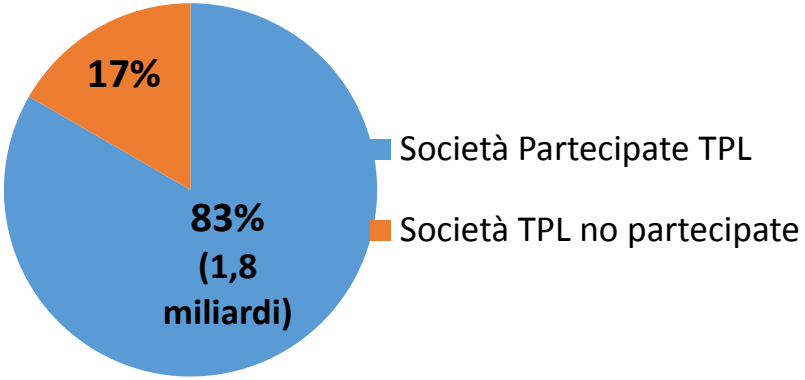
12,4 miliardi di euro di Valore della Produzione



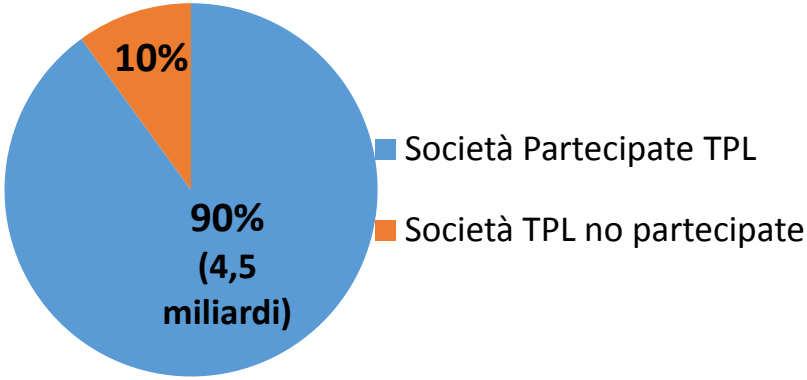
120.000 Addetti totali



2,1 miliardi di vetture-km effettuate



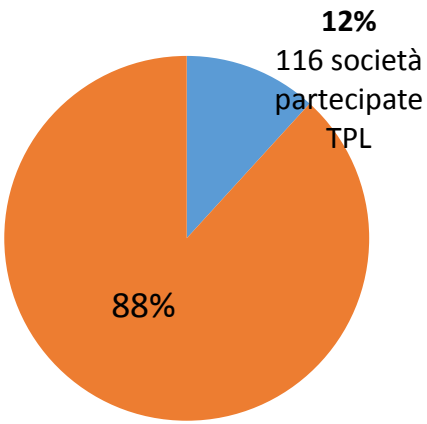
5 miliardi di passeggeri trasportati

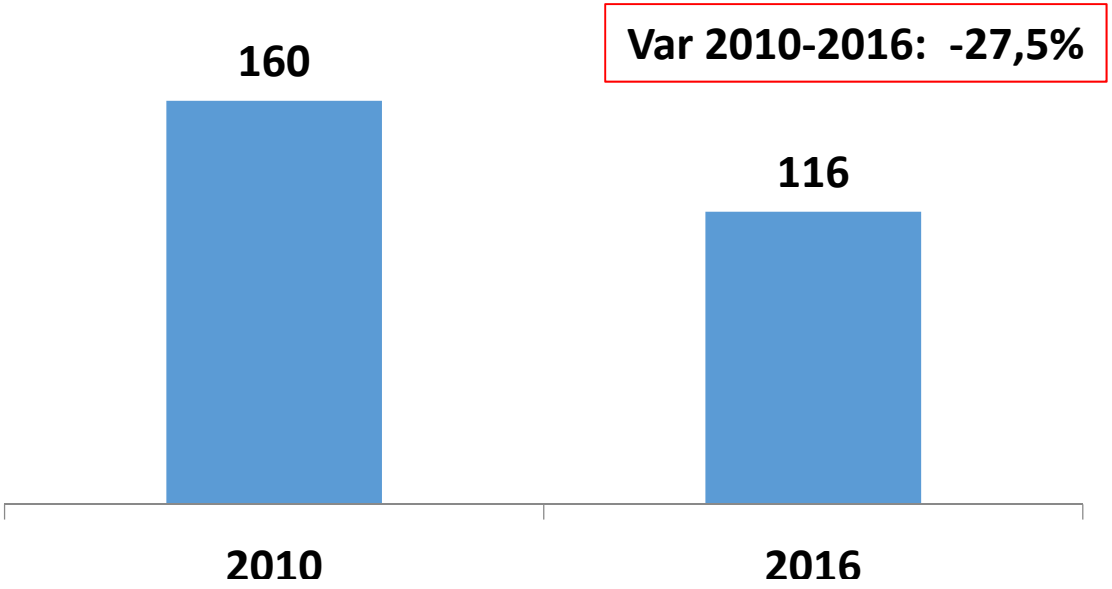


Le imprese e la struttura del mercato in Europa

	Italia	Francia	Germania	Regno Unito
N° imprese TPL	988	168	2.288	8.000

Società partecipate che svolgono <u>servizi di TPL</u>





Schemi partecipativi e struttura del settore

	Totale pubblica diretta	Totale pubblica indiretta	Totale pubblica diretta e indiretta	Partecipazione mista >50%	Partecipazione mista <50%	Totale
N° Aziende	66	16	6	14	14	116
Valore Produzione (€) in milioni	4.971	1.170	349	492	630	7.614
Peso % Valore della Produzione	65%	15%	5%	7%	8%	100%

Classi di fatturato	N° aziende	Valore della Produzione
Fatturato < 15 Mln	34	218.672.528
15 Mln < Fatturato < 50 Mln	47	1.271.357.491
50 Mln < Fatturato < 100 Mln	20	1.468.120.211
Fatturato > 100 Mln	15	4.655.892.703
Totale	**116**	**7.614.042.933**

*Nei dati economici è escluso il dato relativo a Trenitalia regionale.

Ambiti produttivi delle società partecipate (2016)

Tipologia di servizio	N° Aziende
Solo autolinee	**83**
di cui solo urbano	*27*
di cui solo extraurbano	*8*
di cui misto	*48*
Ferroviario + autolinee	**11**
Monomodale tram, metropolitana, etc.	**5**
Plurimodale	**17**
Totale	**116**

Attività principali delle 116 società partecipate che svolgono servizi di TPL

Le 41 società partecipate che svolgono servizi collegati al TPL

Tipologia di servizio	N° Aziende
Agenzia	**16**
Holding	**9**
Patrimoniali	**11**
Altro (bigliettazione, progettazione, etc)	**5**
Totale	**41**

Ambiti produttivi delle 116 società partecipate (2016)

Tipologia di attività	N° Aziende
Servizio urbano con autolinea	94
Servizio extraurbano con autolinea	74
Servizio con filovia	11
Servizio con funicolare	12
Servizio con tranvia	12
Servizio con metropolitana	8
Servizio ferroviario	17
Servizio su acqua	11

Linee di business delle 116 società partecipate di trasporto pubblico

Tipologia attività delle 116 società partecipate che svolgono servizi di TPL

Tipologia di attività no TPL	N° Aziende
Gestione della sosta	43
Scuolabus	23
Noleggio	27
Trasporto disabili	5
Deposito	2
Manutenzione	14
Gestione Infrastruttura	6
Altro	42

Performance economiche
Analisi per classi di fatturato (Anno 2014)

Classi di fatturato	MOL/VdP	MON/VdP	EBIT/VdP
Fatturato < 15 Mln	16%	3%	1%
15 Mln < Fatturato < 50 Mln	15%	4%	3%
50 Mln < Fatturato < 100 Mln	14%	4%	3%
Fatturato > 100 Mln	16%	0%	0%
Totale	**15%**	**1%**	**1%**

	MOL	MON	EBIT
Numero società con indicatore positivo (valore assoluto)	109	87	85
Numero società con indicatore positivo (valore percentuale) [1]	96%	76%	75%

[1] La percentuale è stata calcolata sul totale aziende (114) con indicatore disponibile.

Performance economiche
Analisi regionale (Anno 2014)

Regione	MOL/VdP	MON/ VdP
LIGURIA	14%	4%
LOMBARDIA	18%	7%
PIEMONTE	15%	5%
NORD OVEST	**16%**	**5%**

Regione	MOL/VdP	MON/VdP
EMILIA-ROMAGNA	13%	3%
FRIULI-VENEZIA GIULIA	32%	24%
TRENTINO-ALTO ADIGE	6%	2%
VENETO	15%	4%
NORD EST	**16%**	**8%**

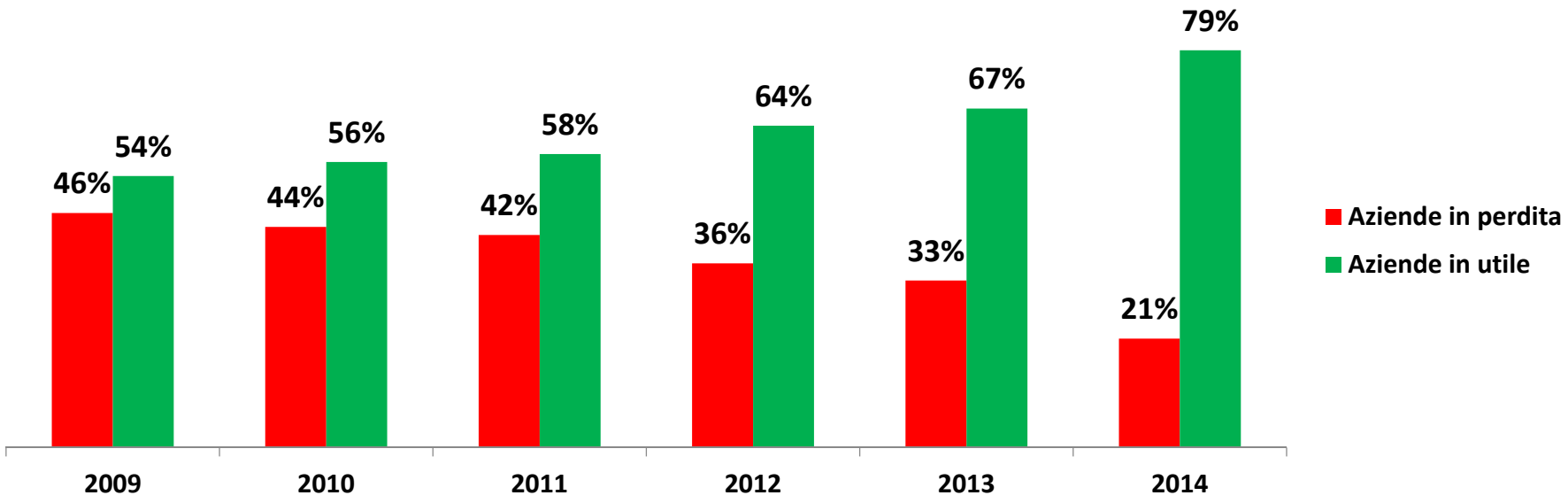
Regione	MOL/ VdP	MON/ VdP
LAZIO	17%	-10%
MARCHE	20%	8%
TOSCANA	9%	5%
UMBRIA	*	*
CENTRO	**15%**	**1%**

Regione	MOL/ VdP	MON/ VdP
ABRUZZO	14%	6%
CALABRIA	9%	-4%
CAMPANIA	10%	-7%
PUGLIA	15%	7%
SARDEGNA	5%	-6%
SICILIA	16%	7%
SUD E ISOLE	**11%**	**0%**

* Per via delle trasformazioni societarie avvenute negli ultimi anni nella Regione non è stato possibile calcolare l'indicatore

Approfondimento società in perdita

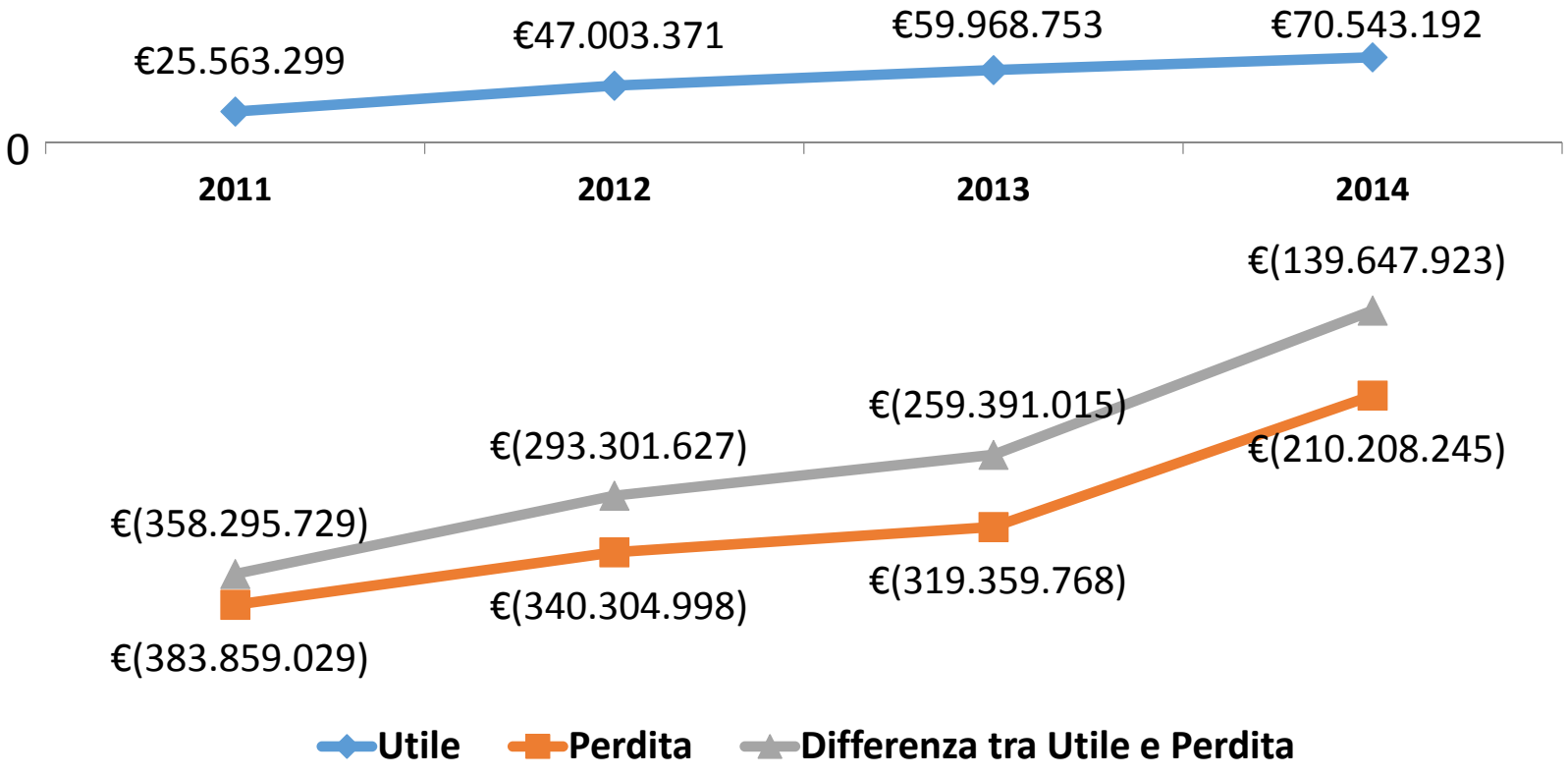
Anno 2014	Valore assoluto	Valore percentuale
Numero società in utile	84	78,5%
Numero società in perdita	23	21,5%
di cui con MOL positivo	*21*	
di cui con EBIT positivo	*4*	



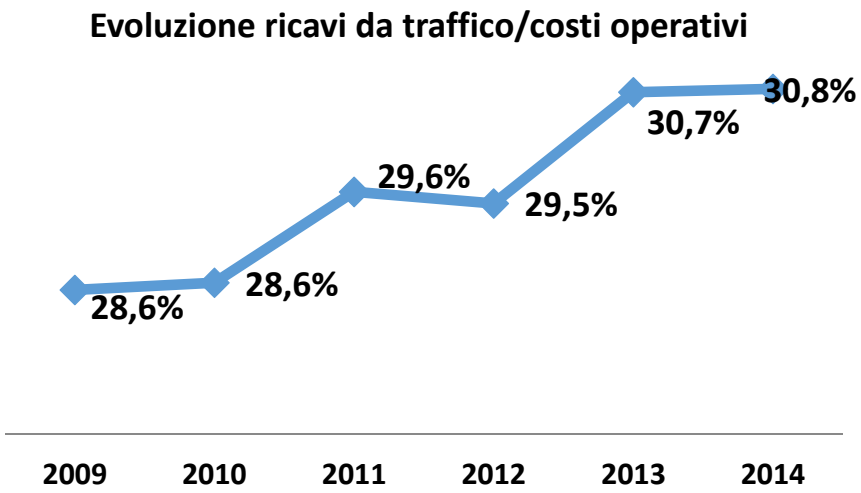
Analisi regionale perdite

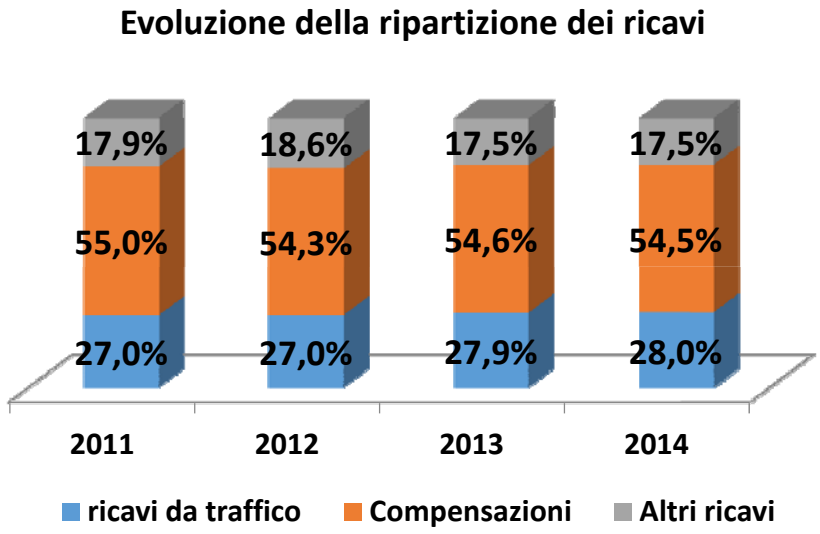
Regione	Aziende in utile al 31/12/2014	Totale utile al 31/12/2014	Aziende in perdita al 31/12/2014	Totale perdita al 31/12/2014	Differenza tra utile e perdita
Abruzzo	1	€ 17.263	2	-€ 12.656.695	-€ 12.639.432
Calabria	3	€ 1.371.502	2	-€ 2.137.527	-€ 766.025
Campania	4	€ 1.602.137	3	-€ 36.528.113	-€ 34.925.976
Emilia - Romagna	5	€ 3.742.051			€ 3.742.051
Friuli - Venezia Giulia	5	€ 25.757.496			€ 25.757.496
Lazio	3	€ 366.308	2	-€ 142.186.871	-€ 141.820.563
Liguria	4	€ 5.710.554	1	-€ 1.901.667	€ 3.808.887
Lombardia	13	€ 8.890.976	2	-€ 4.013.469	€ 4.894.637
Marche	5	€ 2.149.598	2	-€ 2.148.986	€ 612
Piemonte	6	€ 5.569.546	2	-€ 1.116.213	€ 4.453.333
Puglia	9	€ 3.261.358	3	-€ 1.975.457	€ 1.285.901
Sardegna	4	€ 2.324.819			€ 2.324.819
Sicilia	4	€ 882.090			€ 882.090
Toscana	7	€ 4.390.650	2	-€ 2.358.369	€ 2.032.281
Trentino - Alto Adige	2	€ 229.779			€ 229.779
Umbria	2	€ 409.056			€ 409.056
Veneto	7	€ 3.868.009	2	-€ 3.184.878	€ 683.131
Totale	**84**	**€ 70.543.192**	**23**	**-€ 210.208.245**	**-€ 139.647.923**

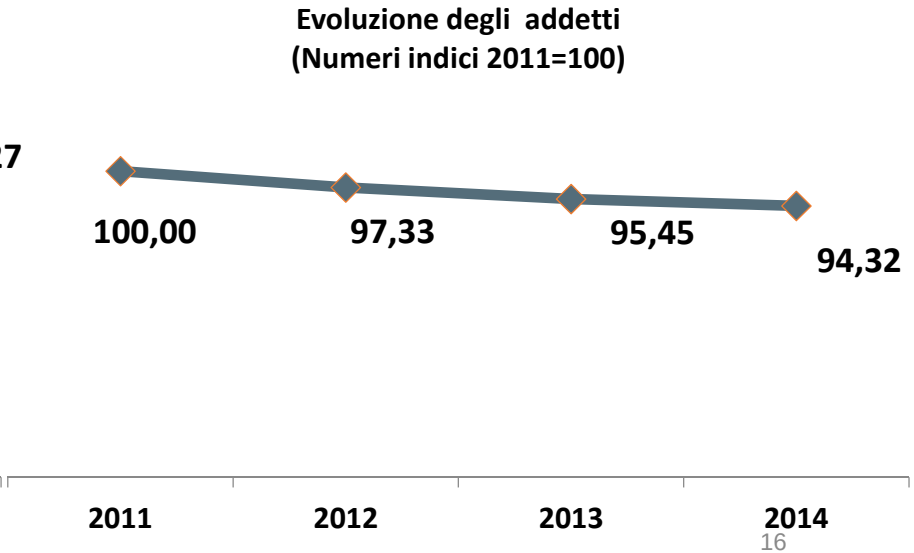
Evoluzione perdite (2011-2014)



Dinamiche economico e produttive del settore







Ricavi da traffico e compensazioni per km (Anno 2014)

DATO NAZIONALE ESCLUSE AREE METROPOLITANE	Ricavi da traffico per km
GERMANIA	2,31€
SPAGNA	2,07€
FRANCIA	1,70€
REGNO UNITO	1,70€
ITALIA	1,12€
MEDIA EUROPA SENZA ITALIA	**1,95€**

ITALIA VS MEDIA EU -42%

DATO NAZIONALE ESCLUSE AREE METROPOLITANE	Compensazioni per km
FRANCIA	3,49€
ITALIA	2,19€
GERMANIA	1,67€
SPAGNA	1,24€
REGNO UNITO	1,21€
MEDIA EUROPA SENZA ITALIA	**1,68€**

ITALIA VS MEDIA EU +30%

AREE METROPOLITANE	Ricavi da traffico per km
LONDRA	4,79€
PARIGI	4,27€
AREE METROPOLITANE ITALIA	2,28€
AREE METROPOLITANE SPAGNA	2,15€
MEDIA AREE METROPOLITANE SENZA ITALIA	**3,59€**

ITALIA VS MEDIA EU -36%

AREE METROPOLITANE	Compensazioni per km
LONDRA	4,66€
AREE METROPOLITANE ITALIA	4,24€
PARIGI	3,47€
AREE METROPOLITANE SPAGNA	2,22€
MEDIA AREE METROPOLITANE SENZA ITALIA	**3,32€**

ITALIA VS MEDIA EU +27%

Ricavi da traffico su costi operativi (2014;%)

DATO NAZIONALE ESCLUSE AREE METROPOLITANE	Ricavi da traffico su costi operativi
SPAGNA	72%
REGNO UNITO	64%
GERMANIA	57%
ITALIA	34%
FRANCIA	31%
MEDIA EUROPA SENZA ITALIA	**55%**

AREE METROPOLITANE	Ricavi da traffico su costi operativi
PARIGI	73%
LONDRA	65%
AREE METROPOLITANE SPAGNA	50%
AREE METROPOLITANE ITALIA	41%
MEDIA AREE METROPOLITANE SENZA ITALIA	**65%**

Indicatori di efficienza -Costi operativi per km (2014;€)

DATO NAZIONALE ESCLUSE AREE METROPOLITANE	Costi operativi per km
FRANCIA	5,53€
GERMANIA	4,04€
ITALIA	3,30€
SPAGNA	2,89€
REGNO UNITO	2,65€
MEDIA EUROPA SENZA ITALIA	**3,63€**

ITALIA VS MEDIA
EU -9%

AREE METROPOLITANE	Costi operativi per km
PARIGI	5,84€
AREE METROPOLITANE ITALIA	5,51€
AREE METROPOLITANE SPAGNA	4,25€
LONDRA	7,42€
MEDIA AREE METROPOLITANE SENZA ITALIA	**5,67€**

ITALIA VS MEDIA
EU -3%

I nodi del settore

Organizzazione dei servizi

- ✓ Distinzione tra ambito di programmazione (bacino), ambito di regolazione (lotto), politica industriale (dimensioni aziende);
- ✓ Economie di scala ed economie di gruppo;
- ✓ Aggregazioni;
- ✓ Integrazione multimodale nelle aree urbane e aree metropolitane.

Concorrenza

- ✓ Concorrenza per il mercato vs concorrenza nel mercato;
- ✓ Parità di condizioni tra pubblico e privato;
- ✓ Aziende con affidamento con gara vs aziende con affidamento diverso dalla gara;
- ✓ Privatizzazione vs liberalizzazione.

Costi e fabbisogni standard

- ✓ Ripartizione efficiente delle risorse;
- ✓ Certezza delle risorse per l'esercizio e per gli investimenti;
- ✓ Stabilizzazione del Fondo nazionale trasporti;
- ✓ Ricavi standard e livelli adeguati del servizio;
- ✓ Ritardi nella definizione del decreto.

I nodi del settore

Tariffe

- ✓ Rapporto ricavi da traffico e costi operativi (35%);
- ✓ Flessibilità aziende nella definizione dell'offerta tariffaria;
- ✓ Elasticità della domanda;
- ✓ Evasione tariffaria;
- ✓ Detrazioni fiscali abbonamenti.

Investimenti

- ✓ Assoluto fabbisogno di investimenti in materiale rotabile;
- ✓ Ritardi erogazione fondi investimenti;
- ✓ Investimenti in infrastrutture di trasporto rapido di massa e sicurezza;
- ✓ Investimenti in innovazione tecnologica.

Ritardi nei pagamenti

- ✓ Procedure farraginose per il pagamento degli importi a valere sul Fondo nazionale trasporti;
- ✓ Contratti di lavoro pregressi
- ✓ Split payment

LE PROSPETTIVE DELLE POLITICHE TARIFFARIE NEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Carlo Carminucci, Isfort

Bari, 8 luglio 2016

SOMMARIO

- **LE NORME NAZIONALI/REGIONALI E COME SI APPLICANO (profili sintetici)**
- **LA PERCEZIONE DAL LATO DELLA DOMANDA (spunti dalle indagini di campo)**
- **I NODI DEL SISTEMA: LE VALUTAZIONI A CONFRONTO DI AZIENDE E UTENTI**

Si parte sempre da lì: il sistema di determinazione delle tariffe secondo il D.Lgs. 422/97

Il Decreto Legislativo n. 422 del 1997 prevede che attraverso i programmi triennali dei servizi di trasporto pubblico locale le Regioni individuano, tra l'altro, l'integrazione modale e tariffaria, nonché le modalità di determinazione delle tariffe.

Piano Regionale dei Trasporti
Principali elementi della politica tariffaria

Programma triennale dei servizi
Modalità di determinazione delle tariffe

Contratto di servizio
Struttura tariffaria adottata

Specifici elementi qualificanti:

1) l'inserimento del tema tariffario nei processi di pianificazione (imprescindibili nella «ratio» complessiva del Decreto)
2) L'introduzione di un criterio di collegamento alla qualità del servizio e all'efficienza aziendale per la determinazione dei livelli tariffari e dei criteri di aggiornamento (esplicito richiamo al metodo del *price-cap)*

La definizione delle tariffe nelle *leggi regionali* di disciplina del trasporto pubblico: <u>le indicazioni comuni</u>

Il livello di accuratezza della disciplina tariffaria varia notevolmente tra le diverse leggi regionali di disciplina del trasporto pubblico

È possibile tuttavia individuare alcuni **elementi comuni**, tra cui:

- ✓ il rimando ad altri strumenti di **pianificazione** prima del contratto di servizio (anche nel rispetto di quanto previsto dal D.Lgs. 422/97)
- ✓ la consultazione di eventuali **stakeholder** (rappresentanze dell'ANCI, delle imprese di trasporto, delle associazioni dei consumatori, ecc.) per la definizione delle basi tariffarie chilometriche minime (anche in questo caso nel rispetto del D.Lgs. 422/97)
- ✓ la previsione di agevolazioni per specifiche **categorie di utenza** (disabili, anziani, ecc.)
- ✓ la promozione di una **graduale integrazione tariffaria**, a livello regionale o di bacino

In **diversi casi**, inoltre, la stessa legge regionale specifica:

- ✓ la necessità di conseguire il rapporto di almeno il **35% tra ricavi del traffico e costi operativi** (ad es. in Liguria, Abruzzo, Basilicata, Puglia, ecc.)
- ✓ l'opportunità di prevedere sistemi di tariffazione basati sulla **formula del *price-cap*** (inflazione, qualità dei servizi, incremento dell'offerta, concorrenzialità del mezzo pubblico rispetto al mezzo privato, ecc.) e aggiornabili annualmente (ad es. in Valle d'Aosta, Veneto, Lazio e Calabria)
- ✓ lo sviluppo di idonei sistemi di **bigliettazione elettronica**, anche con l'obiettivo di combattere l'evasione tariffaria (ad es. in Lombardia, Liguria e Friuli-Venezia Giulia)
- ✓ Il **divieto di rilasciare titoli di viaggio gratuiti** (ad es. in Piemonte, Campania, ecc.)

La definizione delle tariffe nelle *leggi regionali* di disciplina del trasporto pubblico: gli spiragli di flessibilità

In termini generali non sono poche le Regioni che prevedono, già nella propria legge generale di disciplina del Tpl, **forme di flessibilità nella determinazione del sistema delle tariffe**, fornendo quindi strumenti utili all'introduzione di politiche tariffarie più rispondenti alle esigenze del mercato.

Alcuni esempi significativi:

- ✓ in **Lombardia** si prevede «*lo sviluppo di sistemi tariffari innovativi che promuovano l'utilizzo del trasporto pubblico locale, anche attraverso* ***l'introduzione di tariffe variabili in relazione al tipo di fascia oraria, alla frequenza e alla continuità d'uso del servizio***»
- ✓ in **Liguria** che «*le tariffe dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale possono essere* ***diversificate in relazione o alla fascia oraria o alla frequenza o alla continuità d'uso o alla condizione reddituale*** *dell'utente*»
- ✓ in **Emilia Romagna**, al fine di favorire l'uso del trasporto pubblico, la possibilità di «*autorizzare* ***accordi tariffari speciali con consumatori collettivi*** *(enti e aziende pubbliche e private, scuole, università)*»
- ✓ in **Calabria** «*la possibilità, secondo criteri chiari e stabiliti preventivamente all'affidamento e rispettando il criterio dell'equilibrio economico-finanziario, di* ***compensare variazioni del livello complessivo delle tariffe****, in aumento e in diminuzione entro il 10 per cento in un periodo di 5 anni,* ***attraverso variazioni*** *rispettivamente in diminuzione e in aumento* ***dei corrispettivi***»

L' «ordinaria» disapplicazione della norma e le aperture per il futuro

Nella prassi i **principi generali della norma non si traducono** in criteri di definizione delle tariffe nei programmi triennali dei servizi e, conseguentemente, nei contratti di servizio, come anche evidenziato nella recente indagine conoscitiva sul Tpl dell'AGCM. Infatti sono **praticamente inesistenti sistemi flessibili** negli attuali contratti di servizio anche se incominciano a registrarsi alcune aperture per il futuro.

È il caso della **Regione Lombardia** che all'interno del proprio Regolamento sul Sistema tariffario integrato regionale del trasporto pubblico (STIL) prevede la **possibilità di introdurre ulteriori tipologie di titoli di viaggio,** anche se vincolati a caratteristiche di completa integrazione, a prezzi coerenti con i titoli obbligatori, o di condizioni più favorevoli per l'utente (a titolo esemplificativo per l'utilizzo dei servizi nei giorni festivi e nelle fasce orarie di minore frequentazione) su **decisione autonoma** da parte:

- della Giunta Regionale
- dei gestori aderenti agli accordi o ai consorzi delle aziende che gestiscono il STIL, senza oneri a carico degli Enti
- **dei gestori singoli, nell'ambito di proprie iniziative commerciali e promozionali**, qualora possibile nell'ambito delle modalità di gestione di STIL, senza oneri a carico degli Enti

Le innovazioni nei recenti bandi di gara del Tpl

Ulteriori novità positive vengono dalle recenti **gare** della Regione Autonoma **Friuli-Venezia Giulia** e della Regione **Toscana**.

Nel primo caso, infatti, nel Capitolato descrittivo e prestazionale si legge «*la **proposta di ulteriori titoli e tariffe, formulata dai Concorrenti in fase di gara**, finalizzata anch'essa ad assicurare maggiore attrattività ai servizi di trasporto pubblico locale, concorre alla formazione dell'offerta migliorativa sotto il profilo della promozione del servizio*», mentre nello schema del contratto di servizio si specifica che «*nell'ambito delle proprie politiche commerciali, e nel corso dell'intero periodo di validità del presente contratto, compreso l'eventuale periodo opzionale, **l'Affidatario può individuare e proporre titoli di viaggio e tariffe ulteriori rispetto a quelle definite dalla Regione**, che, previa condivisione, dovranno essere approvati*» dalla Regione con specifico atto di Giunta.

Con riferimento alla Toscana nello schema di contratto di concessione si può leggere: «*è facoltà del **Concessionario**, nell'ambito della propria politica commerciale, **integrare la "Disciplina Tariffaria", prevedendo ulteriori promozioni commerciali ed offerte mirate** a favorire l'utilizzo dei servizi oggetto della concessione e la fidelizzazione degli utenti di TPL, comunque senza intervenire sulle tariffe previste nel documento "Disciplina Tariffaria". Detti interventi sono comunicati alla Regione che ne valuta la conformità con le proprie politiche tariffarie. La mancata espressione di parere negativo entro 15 giorni dalla proposta equivale ad assenso*».

Cosa aggiunge (o non aggiunge) il «Decreto Madia» (1/2)

L'attuale Schema di Decreto legislativo recante il Testo Unico sui Servizi Pubblici Locali di interesse economico generale (meglio conosciuto come «Decreto Madia») definisce una serie di **criteri per il calcolo della tariffa** (vedi art. 25), *fatte salve le competenze delle autorità e delle disposizioni di settore*:

a) **correlazione tra costi standard e ricavi, finalizzata al raggiungimento dell'equilibrio economico e finanziario della gestione**

b) equilibrato rapporto tra finanziamenti raccolti e capitale investito

c) entità dei costi di gestione delle opere, tenendo conto anche degli investimenti e della qualità del servizio

d) adeguatezza della remunerazione del capitale investito

Lo stesso articolo fa poi riferimento alle **modalità di aggiornamento delle tariffe**, sia richiamando il **metodo del «price-cap»**, sia rimandando all'eventuale **disciplina predisposta dall'autorità di regolazione** (quindi l'Autorità di Regolazione dei Trasporti per il tpl).

Un ulteriore norma del decreto di potenziale rilevante impatto sui sistemi tariffari riguarda i criteri di ripartizione del Fondo per il concorso finanziario dello Stato al TPL: **una quota del fondo (il 30% a regime) sarà legata sia ai proventi complessivi da traffico**, sia al loro incremento.

Cosa aggiunge (o non aggiunge) il «Decreto Madia» (2/2)

Il «Decreto Madia» contiene inoltre una serie disposizioni per la **lotta all'evasione tariffaria** (art. 26) e in particolare:

- **l'obbligo di convalida dei titoli di viaggio** in occasione di ogni singolo accesso ai mezzi di trasporto, nonché ad ogni singola uscita (se previsto dal gestore);
- la possibilità per i gestori dei servizi di affidare le **attività di prevenzione, accertamento e contestazione delle violazioni** alle norme di viaggio **anche a soggetti non appartenenti agli organici del gestore medesimo**, qualificabili come agenti accertatori i quali, nei limiti del servizio a cui sono destinati, acquisiscono la qualità di pubblico ufficiale;
- **l'utilizzo dei sistemi di video sorveglianza** presenti a bordo dei veicoli e sulle banchine di fermata ai fini del contrasto dell'evasione tariffaria e come mezzo di prova, nel rispetto della normativa sulla privacy, per l'identificazione di eventuali trasgressori.

Un ultimo richiamo (in verità piuttosto controverso) merita il comma 9 dell'art. 22 che, allo scopo di consentire il conseguimento degli obiettivi di copertura dei costi con i ricavi del traffico, esorta le regioni e gli enti locali a modificare i sistemi tariffari e i livelli delle tariffe (tenendo conto di vari fattori, tra cui la semplificazione, l'ISEE, la media dei livelli tariffari europei, l'integrazione tariffaria, ecc.). Lo stesso comma prevede poi che per i contratti di servizio in essere al momento dell'adozione dei provvedimenti tariffari il 70% dell'aumento stimato dei ricavi da traffico conseguente alla manovra tariffaria andrà a ridurre il corrispettivo del medesimo contratto.

Il meccanismo del *price-cap* per l'Autorità di Regolazione dei Trasporti

L'invito all'utilizzo del meccanismo del *price-cap* da parte del D.Lgs. 422/97 è ripreso dall'ART, che nelle misure regolatorie per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare prevede che «*gli enti titolari della potestà tariffaria e gli enti affidanti procedono all'aggiornamento […] delle tariffe dei servizi […] applicando il metodo del price-cap*».

L'ART specifica la modalità di **aggiornamento annuale delle tariffe**, introducendo una formula che tiene conto del tasso di inflazione (ISTAT FOI o altro tasso definito nell'ambito delle normative regionali) e di un indicatore di qualità effettiva del servizio di trasporto erogato.

2. L'aggiornamento annuale delle tariffe e dei corrispettivi è determinato secondo le seguenti formule:

$$T_t = T_{t-1} * [1 + P_{t-1} + (Q_t - Q_{t-1})]$$

Dove:

t = 1, 2, …, n anni di applicazione del meccanismo di aggiornamento. Il parametro n assume valori pari a 3, 5 o 7 anni.

P= tasso di inflazione (ISTAT FOI o altro tasso definito nell'ambito delle normative regionali) per il periodo di applicazione del meccanismo di aggiornamento.

Q= indicatore di qualità effettiva del servizio di trasporto pubblico erogato, risultante dalla media ponderata di un insieme di indicatori di qualità erogata e di qualità percepita come rilevati in ciascun anno, in base al sistema di monitoraggio disciplinato nel contratto di servizio.

T_t= prezzi massimi unitari al netto delle imposte riferiti a un paniere di tariffe applicate ai passeggeri al tempo t.

L'ART specifica inoltre che la formula può essere **integrata con un parametro relativo alla velocità commerciale** e, in ogni caso, l'applicazione del metodo del *price-cap* **non deve pregiudicare l'adozione di sistemi di bigliettazione o di servizi integrat**i. La variazione annuale delle tariffe, infine, può essere ammessa solo fino a un limite superiore prestabilito.

SOMMARIO

- **LE NORME NAZIONALI/REGIONALI E COME SI APPLICANO (profili sintetici)**
- **LA PERCEZIONE DAL LATO DELLA DOMANDA (spunti dalle indagini di campo)**
- **I NODI DEL SISTEMA: LE VALUTAZIONI A CONFRONTO DI AZIENDE E UTENTI**

Una prima evidenza (incontrovertibile): il «costo» del viaggio incide pochissimo sulla (non) scelta del mezzo pubblico

Ragioni di non utilizzo (%)

Dichiarano che il mezzo pubblico esiste, ma non lo prendono perché(*) — 82,9 %

Dichiarano che il mezzo pubblico «non c'è per quello spostamento» — 17,1 %

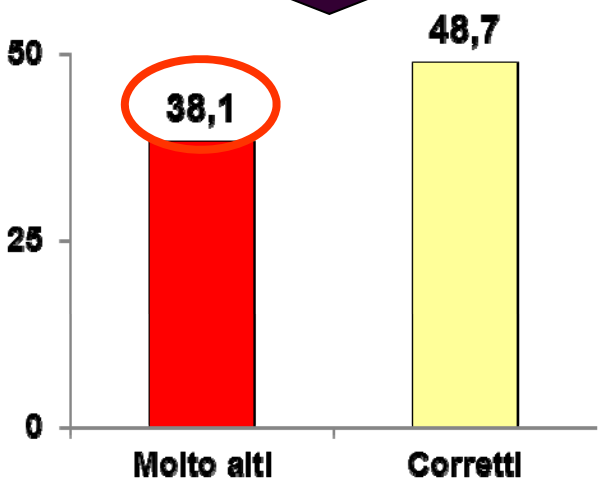
- **«Accessibilità, comodità»** 70,5 %
  - «Non coincidono gli orari con quelli dei miei spostamenti» 30,7
  - «Dovrei prendere più di un mezzo, lo scambio non è agevole» 13,8
  - «Dovrei camminare troppo per raggiungere la fermata» 10,0
  - «Normalmente devo fare anche altri spostamenti» 7,3
  - «Dovrei prendere più di un mezzo e non mi va» «Nessun mezzo per raggiungere la fermata» «Problemi di parcheggio» 8,8
- **«Tempo»** 42,5 %
  - «Troppo tempo, faccio prima con un mezzo privato» 38,8
  - «I mezzi pubblici sono spesso in ritardo» 3,6
- **«Preferenza»** 8,0 %
  - «Mi piace guidare» 3,8
  - «Preferisco stare da solo dentro la mia auto» 4,1
- **«Qualità»** 4,8 %
  - «Il mezzo pubblico è troppo affollato, pericoloso, rumoroso, sporco» 4,8
- **«Costo»** 1,8 %
  - «Costa troppo» 1,8

(*) Possibili max due indicazioni

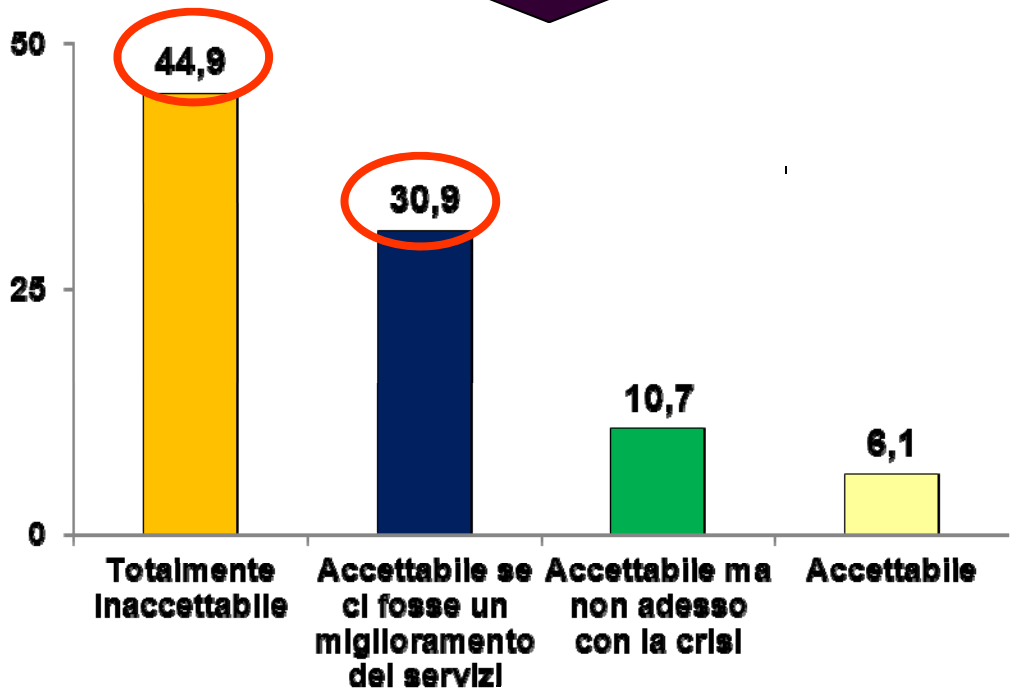
Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

Una seconda evidenza: c'è un'oggettiva "resistenza percettiva" dei cittadini sul tema tariffario, tuttavia con una certa disponibilità a pagare il miglioramento dei servizi…

Gli attuali prezzi del biglietto di corsa ordinaria e dell'abbonamento mensile del trasporto pubblico sono



Un eventuale aumento delle tariffe fino al 20% sarebbe



Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

…e gli aumenti delle tariffe non stravolgono la scelta modale (a conferma della rigidità della domanda al prezzo nel Tpl)

Utilizzazione del TPL in caso di aumento del biglietto (val. %)

		Aumento del 20%		Aumento del 30%
Stesso livello	64,8	43,5	47,1	33,5
Riduzione contenuta		21,3		13,5
Riduzione significativa		8,7		15,6
Utilizzazione solo in caso di necessità		12,5		24,1
Non sa		13,9		13,3
Totale		***100,0***		***100,0***

Rinnovo dell'abbonamento TPL in caso di aumento del costo (val. %)

	Aumento del 20%	Aumento del 30%
Sì, quasi certamente	59,8	42,0
No, quasi certamente	21,8	31,6
Non saprei, dovrei valutare se cambiare tipo di abbonamento o semplicemente non farlo più	18,4	26,4
Totale	***100,0***	***100,0***

Un'indagine più recente conferma l'atteggiamento dei cittadini verso le tariffe Tpl: c'è disponibilità (non di tutti) a pagare una qualità più adeguata dei servizi

Costo del biglietto percepito come "iniquo" a fronte della scarsa qualità del servizio

Oltre la metà dei cittadini consultati ritiene il biglietto troppo caro e non sarebbe disposto a pagare di più.

Poco più di 1/3 (34%) invece sarebbe disposto a pagare di più per un livello di servizio migliore di quello attuale

Nota: tra coloro che sarebbero disposti a pagare di più a fronte di un miglior livello di servizio, il 45% si colloca nel Sud del paese.

Fonte: Cittadinanzattiva, Progetto «Consumatori in rete: diamo forza ai nostri diritti», Indagine effettuata attraverso consultazioni civiche, 2014-2015

Nei segmenti di utenza dove la domanda è <u>relativamente meno rigida</u> il Tpl guadagna mercato in modo omogeneo

Quota di spostamenti con mezzo pubblico (%)

	Media 2003-2005	Media 2013-2015	Variazione quota
Ore «di morbida»	8,8	11,1	+2,3
Motivazione: tempo libero	5,1	6,6	+1,5
Breve distanza (meno di 10 Km)	7,5	9,1	+1,6
Lunga distanza (oltre 50 km)	31,5	32,5	+1,0
Media generale della quota spostamenti con mezzo pubblico	*9,8*	*10,9*	*+1,1*

Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

Nei segmenti di utenza dove la domanda è <u>relativamente più rigida</u> il Tpl *non* guadagna mercato in modo omogeneo

Quota di spostamenti con mezzo pubblico (%)

	Media 2003-2005	Media 2013-2015	Variazione quota
Ore «di punta»	10,5	10,7	+0,2
Motivazione: lavoro o studio	15,8	18,2	+2,4
Media distanza (10-50 Km)	17,5	16,0	-1,5
Urbani	8,7	9,5	+0,8
Media generale della quota spostamenti con mezzo pubblico	*9,8*	*10,9*	*+1,1*

Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

Warnings per il futuro

- ✓ **numerose indagini (UK, USA) hanno evidenziato che gli aumenti tariffari vedono crescere l'elasticità (meno ricavi) nel medio e lungo periodo**
- ✓ **il Tpl guadagna più mercato nei segmenti di domanda meno rigida (ovvero: la leva della rigidità della domanda funzionerà sempre di meno)**

SOMMARIO

- **LE NORME NAZIONALI/REGIONALI E COME SI APPLICANO (profili sintetici)**
- **LA PERCEZIONE DAL LATO DELLA DOMANDA (spunti dalle indagini di campo)**
- **I NODI DEL SISTEMA: LE VALUTAZIONI A CONFRONTO DI AZIENDE E UTENTI**

Il panel di approfondimento qualitativo sul tema delle tariffe nel Tpl

Interviste in profondità svolte tra maggio e giugno scorsi che hanno coinvolto complessivamente dieci **aziende** del trasporto pubblico locale (Presidenti o Amministratori) e sette **rappresentanti delle associazioni di utenti** più attive nel settore

I temi discussi hanno riguardato (anche come valutazione di prospettiva):

- ✓ gli **obiettivi generali** delle politiche tariffarie e i meccanismi di determinazione dei **livelli tariffari**
- ✓ il contrasto all'**evasione** tariffaria
- ✓ le politiche di **diversificazione** tariffaria
- ✓ le politiche di **integrazione** tariffaria
- ✓ **bigliettazione elettronica** e sistemi di pagamento
- ✓ **marketing** e **comunicazione** connessi alle tariffe

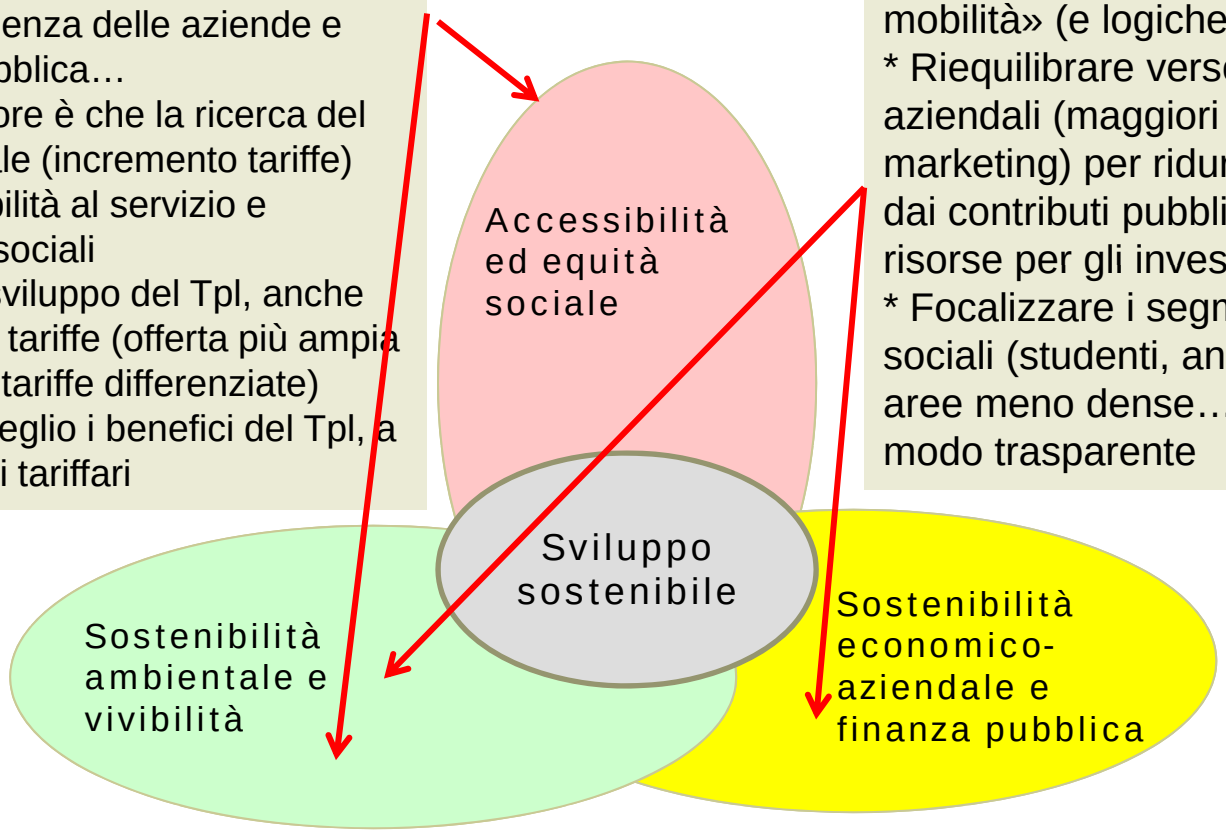
La convergenza sugli obiettivi delle politiche tariffarie: far crescere il Tpl per una mobilità più sostenibile

Indicazioni dagli utenti

* Consapevolezza che c'è un tema generale di efficienza delle aziende e della finanza pubblica…
*…tuttavia il timore è che la ricerca del risultato aziendale (incremento tariffe) riduca l'accessibilità al servizio e aumenti i divari sociali
* Puntare sullo sviluppo del Tpl, anche con la leva delle tariffe (offerta più ampia e di qualità, con tariffe differenziate)
* Comunicare meglio i benefici del Tpl, a fronte di aumenti tariffari

Indicazioni dalle aziende

* Uscire dall'equivoco del «diritto alla mobilità» (e logiche da welfare)
* Riequilibrare verso gli obiettivi aziendali (maggiori introiti, leva di marketing) per ridurre la dipendenza dai contributi pubblici e recuperare risorse per gli investimenti
* Focalizzare i segmenti delle politiche sociali (studenti, anziani, bassi redditi, aree meno dense…) e sussidiare in modo trasparente



Punto di incontro è la «terza gamba»: **l'obiettivo condiviso di far crescere il Tpl per favorire un modello di sviluppo sostenibile**
Corollario: la necessità di una **strategia pubblica** e che **«ciascuno faccia la sua parte»**

A quali condizioni manovrare le tariffe?

Indicazioni dalle aziende

* Sistema rigido, pressoché unilaterale, che produce modelli tariffari astratti e poco efficaci
* Valorizzare la conoscenza da parte delle aziende dell'utenza effettiva e potenziale (indagini)
* Rafforzare il «metodo» per la definizione delle tariffe, coinvolgendo le aziende (e anche gli utenti)
* Si può pensare ad uno schema tariffario nazionale da articolare nelle applicazioni locali (anche per aiutare Amministratori locali a motivare gli aggiornamenti tariffari)

Indicazioni dalle rappresentanze di utenti

* Disponibilità a pagare di più a fronte di progressi concreti e misurabili nell'offerta di servizi (anche in direzione di una maggiore personalizzazione/specializzazione)
* …tuttavia il periodo è critico per le difficoltà economiche diffuse anche nel ceto medio

*Un punto di convergenza possibile è l'applicazione di **metodi di price-cap** (tuttavia non tutte le realtà forse sono pronte e la complessità del meccanismo può rappresentare un freno e generare ritardi)*

*La sfida è innescare il **circolo virtuoso tariffe più alte - miglioramento dei servizi - incremento dei load factor** (si può discutere sull'ordine dei passaggi)*

Diversi punti condivisi sul tema dell'evasione tariffaria

Tre cardini operativi

- ✓ Rafforzare l'azione di **controlleria**, attraverso l'appalto ad accertatori esterni e l'assimilazione dei verificatori, opportunamente formati, a pubblici ufficiali (le normative stanno progressivamente aiutando)
- ✓ Rendere **obbligatoria la validazione** dei titoli dei viaggio a bordo dei mezzi in entrata ed eventualmente anche in uscita (effetto «controllo sociale»). Anche in questo caso le normative lo possono consentire
- ✓ Spingere sulle potenzialità delle **nuove tecnologie** sia per il controllo (es. i tornelli «virtuali»), sia per facilitare l'acquisto dei biglietti (c'è una quota significatori di evasori «distratti»)

La filosofia generale: «Educare piuttosto che punire»

- ✓ **Campagne concertate di educazione** sul tema (coinvolgendo sindacati, associazioni di utenti, associazioni di cittadini, forze di polizia)
- ✓ **Sanzioni contenute ma esigibili**, anche a bordo (problema sull'identificazione del trasgressore)
- ✓ **Politiche aziendali premianti**, volte a stabilizzare i comportamenti virtuosi (es. premi a chi valida sempre il titolo di viaggio, se obbligatorio; sconti agli abbonamenti con gli introiti delle multe)

Spingere sulle politiche tariffarie «attive»: integrazione, diversificazione, comunicazione

Indicazioni dalle aziende

* La pianificazione deve essere alla base dell'integrazione tariffaria e bisogna tener conto anche delle infrastrutture necessarie (intermodalità)
* Errori ricorsivi: forzature «dirigistiche» (es. gare di grandi dimensioni), mettere al centro l'applicazione tecnologica, ragionare per sistemi omogenei (nelle aree urbane dense l'integrazione è indispensabile, nelle aree meno dense si possono valutare accordi più leggeri), sottovalutare i nodi tecnico-organizzativi (clearing, indisponibilità degli operatori ecc.)
* Per la diversificazione tariffaria il principio-guida è l'analisi della domanda (bisogni, flussi), separando la scontistica per ragioni sociali
* Comunicazione e marketing sono ancora deboli, ma dipende dalla disponibilità della leva tariffaria

Indicazioni dalle rappresentanze di utenti

* L'integrazione tariffaria produce vantaggi indiscutibili per l'utente, sia di semplificazione (specie se accompagnata da tecnologie per l'informazione e i pagamenti), sia nei costi
* La zona d'ombra è il problema dei rimborsi/indennizzi (a chi chiederlo?)
* Le agevolazioni tariffarie dovrebbe seguire il criterio del reddito (e occupazione) piuttosto che l'età (anziani, giovani), la condizione biologica o di svantaggio fisico (disabilità)

Punti di convergenza

* L'integrazione tariffaria, con le adeguate applicazioni tecnologiche, va promossa con decisione nonostante le «zone d'ombra»
* Estendere il biglietto elettronico e la tariffa puntuale
* La diversificazione tariffaria ugualmente è una formidabile leva per sviluppare servizi più efficienti ed efficaci, se articolata sugli andamenti della domanda

Spunto comune: la sfida dei social media

Spunti conclusivi, guardando al futuro (dal lato delle aziende, ma in un'ottica «di sistema»)

- **La leva tariffaria alle aziende non è (più) un'opzione per lo sviluppo del Tpl**: contributi decrescenti da un lato e concorrenza dei sistemi di mobilità tradizionale (auto) e nuovi (la flessibilità della sharing mobility) impone alle aziende di recuperare risorse per l'equilibrio dei conti e per gli investimenti
- La crescita della quota dei ricavi da traffico spingerebbe le aziende ad **un'attenzione maggiore verso i clienti-cittadini** (oggi il «cliente» largamente più importante è l'Amministrazione che eroga i contributi…) e assicurerebbe in questo senso una maggiore indipendenza nella gestione
- Le politiche tariffarie non possono essere avulse da una **visione strategica di insieme** e da conseguenti politiche di settore (es. il paradosso dei recenti aumenti tariffari con servizi calanti e una crisi economica diffusa). **Rafforzare la pianificazione e la conoscenza della domanda** (in particolare della «disponibilità a pagare» la qualità dei servizi), assai deboli nel nostro Paese, significherebbe indirizzare in modo più efficace ed efficiente gli **schemi tariffari**
- Per il futuro, alcuni driver di (graduale) evoluzione del sistema potrebbero aiutare ad affrontare meglio il nodo delle tariffe: **gare flessibili, price-cap, sistemi di integrazione tariffaria sempre più diffusi**, **innovazione nei bandi di gara** e nei contenuti dei **contratti di servizio** (es. includendo proposte di schemi tariffari)

E un terreno comune di lavoro per le aziende e per i «clienti»: la sfida dell'innovazione sociale digitale

Nuove tecnologie e «social media» sono (indirettamente) un campo di lavoro di potenziale interesse anche per le **politiche tariffarie**, in termini di:

- ✓ **Possibilità di comunicare info e contenuti** (in tempo reale) comprese campagne mirate su risparmi e benefici del ricorso sistematico al Tpl
- ✓ **Conoscenza diffusa di norme, diritti e obblighi di viaggio** (es. possibilità di rilanciare e rendere «dinamico» uno strumento come la **«carta della mobilità»**)
- ✓ **Migliore pianificazione dei servizi sul campo** (l'interazione tramite tecnologia «smart» può fornire ad aziende/autorità preziosi feed-back sull'accoglienza pubblica di proposte e servizi)
- ✓ **Coinvolgimento e socializzazione in senso più generale:** favorire evoluzioni di «community» (es. estendere possibilità di segnalazioni e reclami; acquisto di titoli digitali e prenotazioni; accesso a promozioni; in futuro forse arrivare ad applicare sistemi valutativi innovativi delle prestazioni sul modello *Trip Advisor*)

Senza dimenticare un tema strategico di innovazione: la «governance» aperta (comma 461 della legge 244/2007) e la diffusione delle esperienze di monitoraggio, tipo «audit civico», al fine di testare (a costi contenuti) il rispetto dei programmi/contratti e i progressi sul fronte dei servizi

GRAZIE PER L'ATTENZIONE!

Carlo Carminucci, Isfort

Bari, 8 luglio 2016

Stato dell'arte e tendenze evolutive delle tariffe nel TPL

Elisa Meko
Servizio Economico Finanziario ASSTRA

Struttura tariffaria

Offerta tariffaria per ripartizione dimensionale in ambito urbano (% aziende campionate ; 2016)

	corsa semplice	biglietto a tempo	biglietto in vettura	biglietto giornaliero	abbonamento settimanale	abbonamento mensile	abbonamento annuale
Città <100 mila abitanti	23%	100%	38%	77%	62%	100%	85%
Città tra 100 e 250 mila ab	17%	100%	74%	78%	52%	100%	96%
Città > 250 mila ab.	17%	100%	58%	83%	58%	100%	92%
MEDIA NAZIONALE	**19%**	**100%**	**60%**	**79%**	**56%**	**100%**	**92%**

Offerta tariffaria per ripartizione territoriale in ambito urbano (% aziende campionate ; 2016)

	corsa semplice	biglietto a tempo	biglietto in vettura	biglietto giornaliero	abbonamento settimanale	abbonamento mensile	abbonamento annuale
Nord Ovest	0%	100%	31%	62%	85%	100%	92%
Nord Est	0%	100%	79%	71%	36%	100%	100%
Centro	20%	100%	100%	100%	40%	100%	100%
Sud e Isole	50%	100%	56%	94%	56%	100%	81%
MEDIA NAZIONALE	**19%**	**100%**	**60%**	**79%**	**56%**	**100%**	**92%**

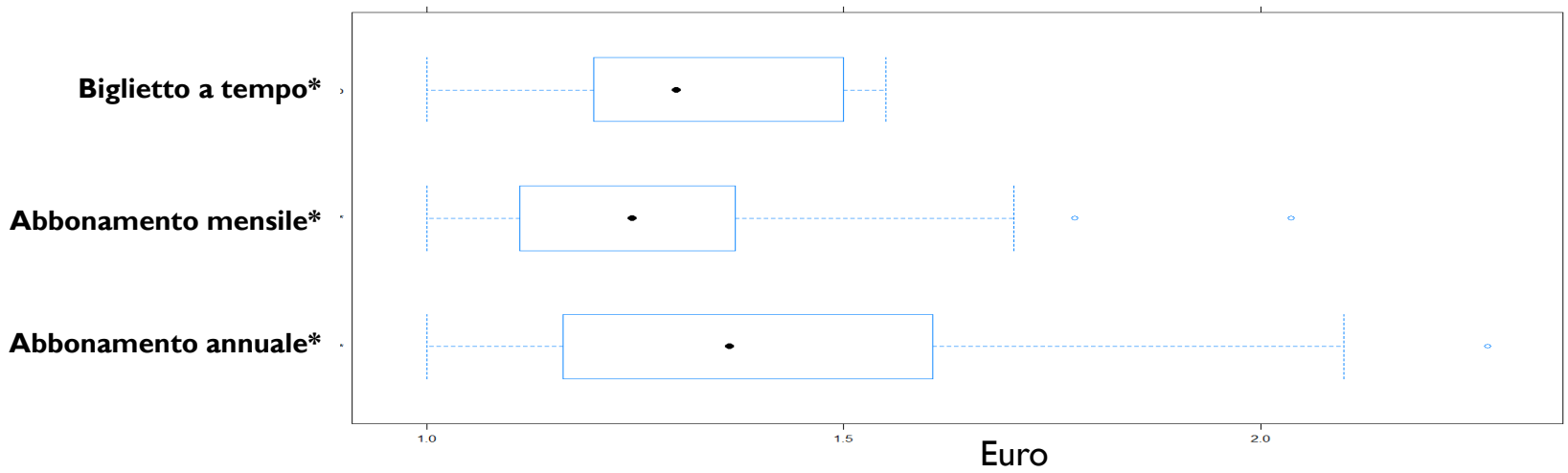
Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati da siti internet aziendali.

Livello dei prezzi

Prezzi in ambito urbano, anno 2016 (€)

	Prezzo medio pesato	Prezzo più basso	Prezzo più alto
corsa semplice	1,14	1,00	1,25
biglietto a tempo	1,39	1,00	1,55
biglietto in vettura	1,74	1,50	2,50
biglietto giornaliero	4,68	2,50	7,00
abbonamento settimanale	16,57	9,00	24,00
abbonamento mensile	36,25	13,00	55,00
abbonamento annuale	301	220,00	500,00

Box-plot: Titoli di viaggio a confronto

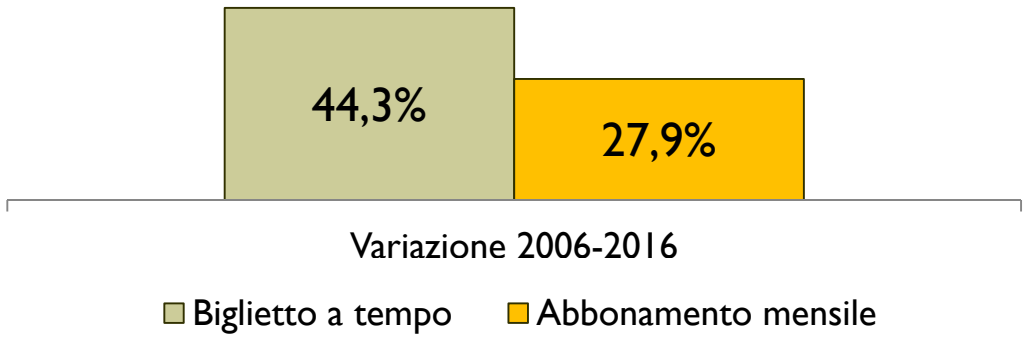


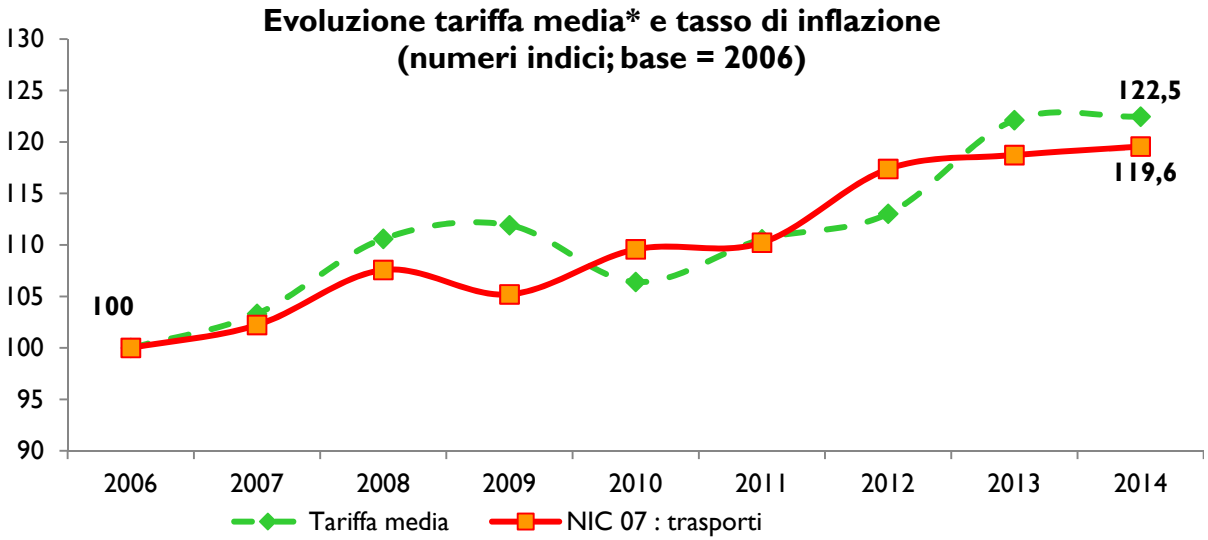
Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati da siti internet aziendali.

Evoluzione delle tariffe in Italia

Negli ultimi anni si registra un buon aumento dei titoli di viaggio maggiormente venduti

Se si considera però l'intera offerta tariffaria, l'aumento è in linea con il l'indice dei prezzi al consumo (NIC) del settore trasporti

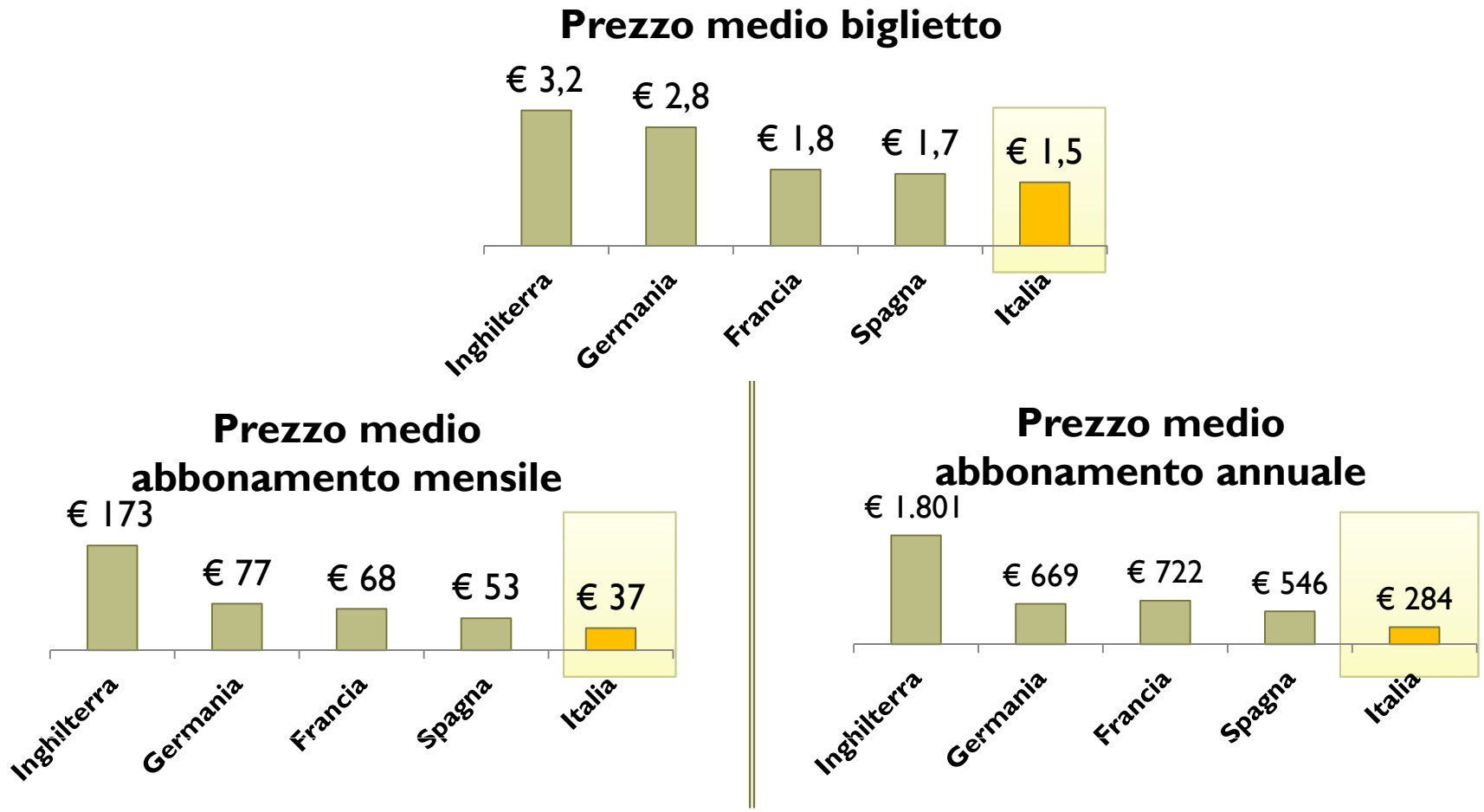




*Tariffa media calcolata come rapporto tra ricavi da traffico e passeggeri trasportati

Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati da siti internet aziendali e dati ISTAT.

Livello tariffe in Europa - Prezzi ottobre 2015 (€)

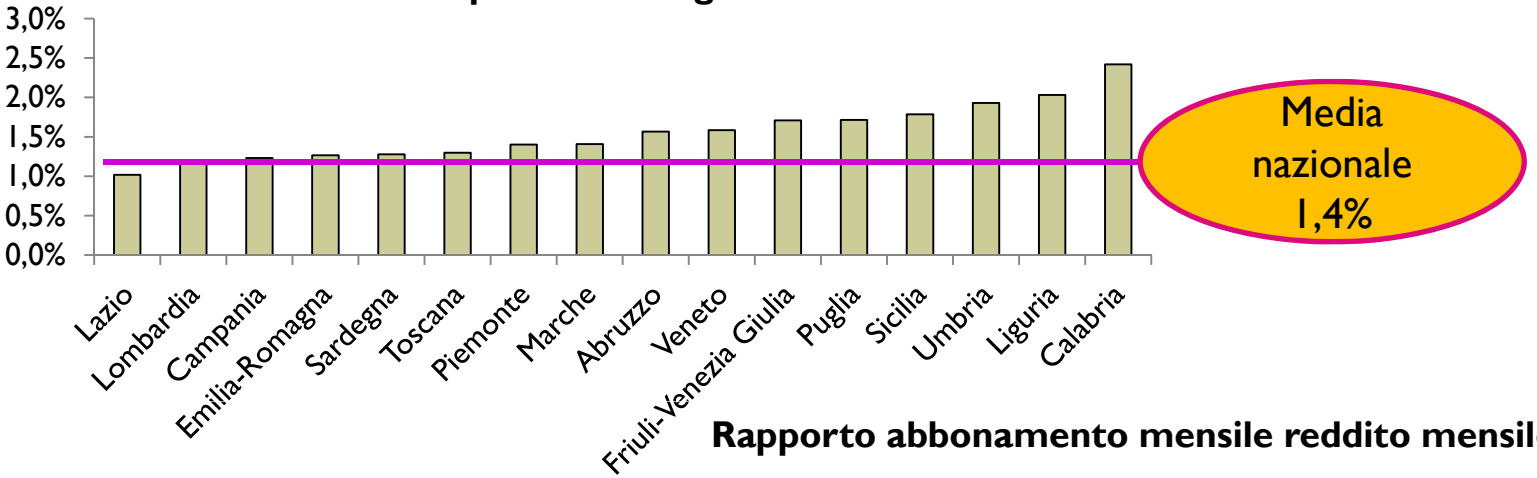


* Medie calcolate in base ai prezzi nelle principali aree metropolitane dei Paesi considerati. Per Inghilterra (Londra), per Germania (Berlino, Amburgo, Colonia e Monaco), per Francia (Parigi e Lione), per Spagna (Madrid, Barcellona e Valencia), per Italia (Roma, Milano, Napoli e Torino).

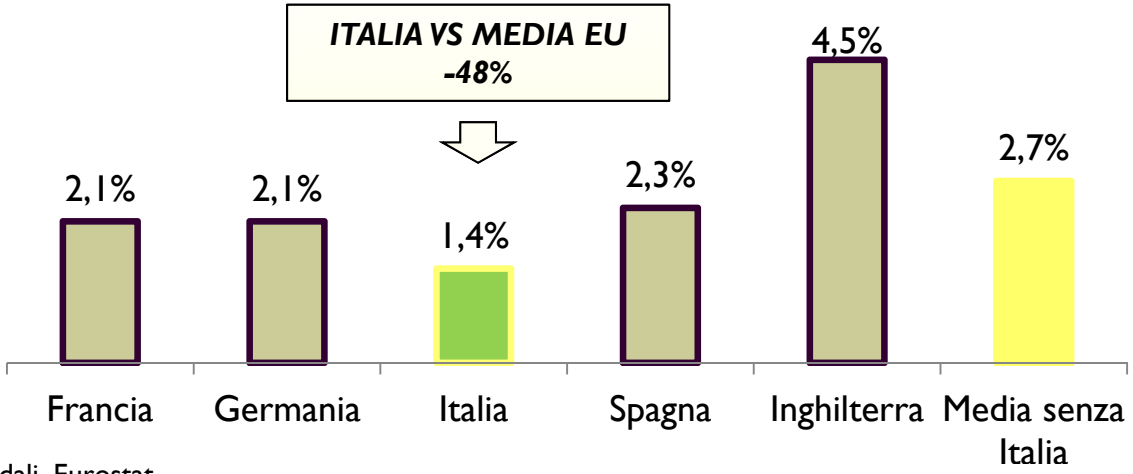
Fonte: elaborazioni ASSTRA su dati dei siti aziendali

Equità sociale

Rapporto abbonamento mensile (2016) e reddito mensile (2014), ripartizione regionale.



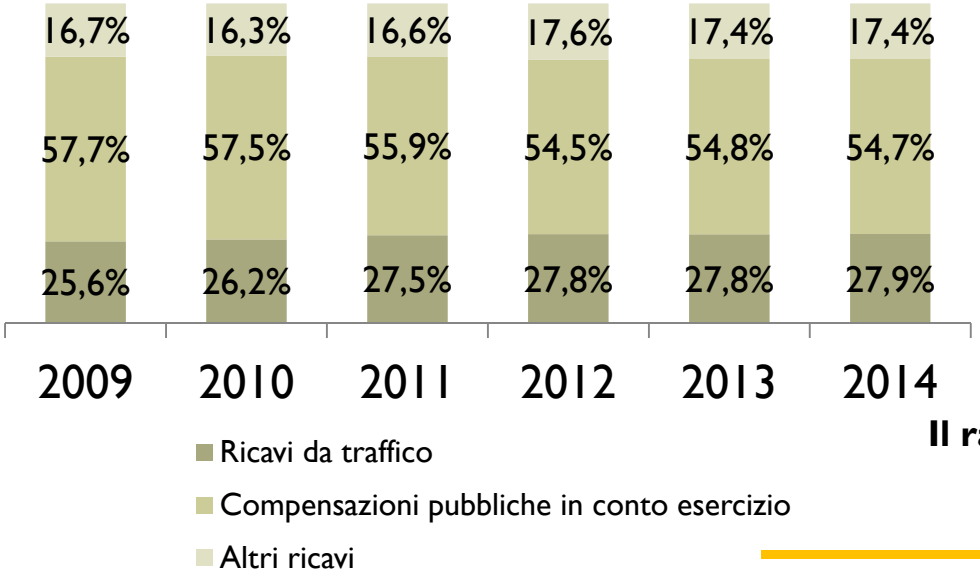
Rapporto abbonamento mensile reddito mensile pro capite (2015;%)



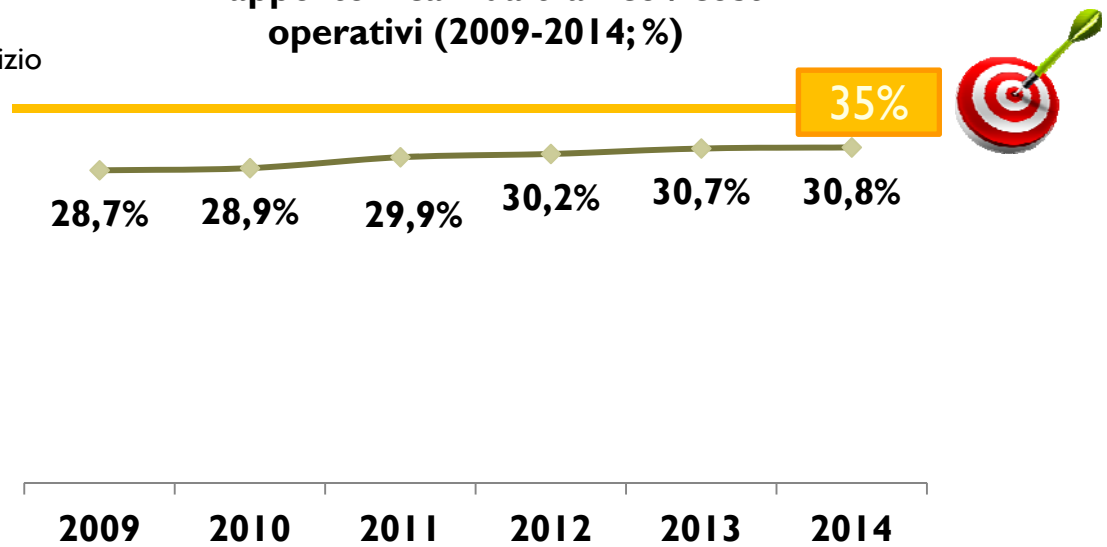
Fonte: elaborazioni ASSTRA su dati dei siti aziendali, Eurostat.

Valore economico della tariffa (1/3)

Ripartizione dei ricavi urbano ed extraurbano (2009-2014; % su totale valore della produzione)



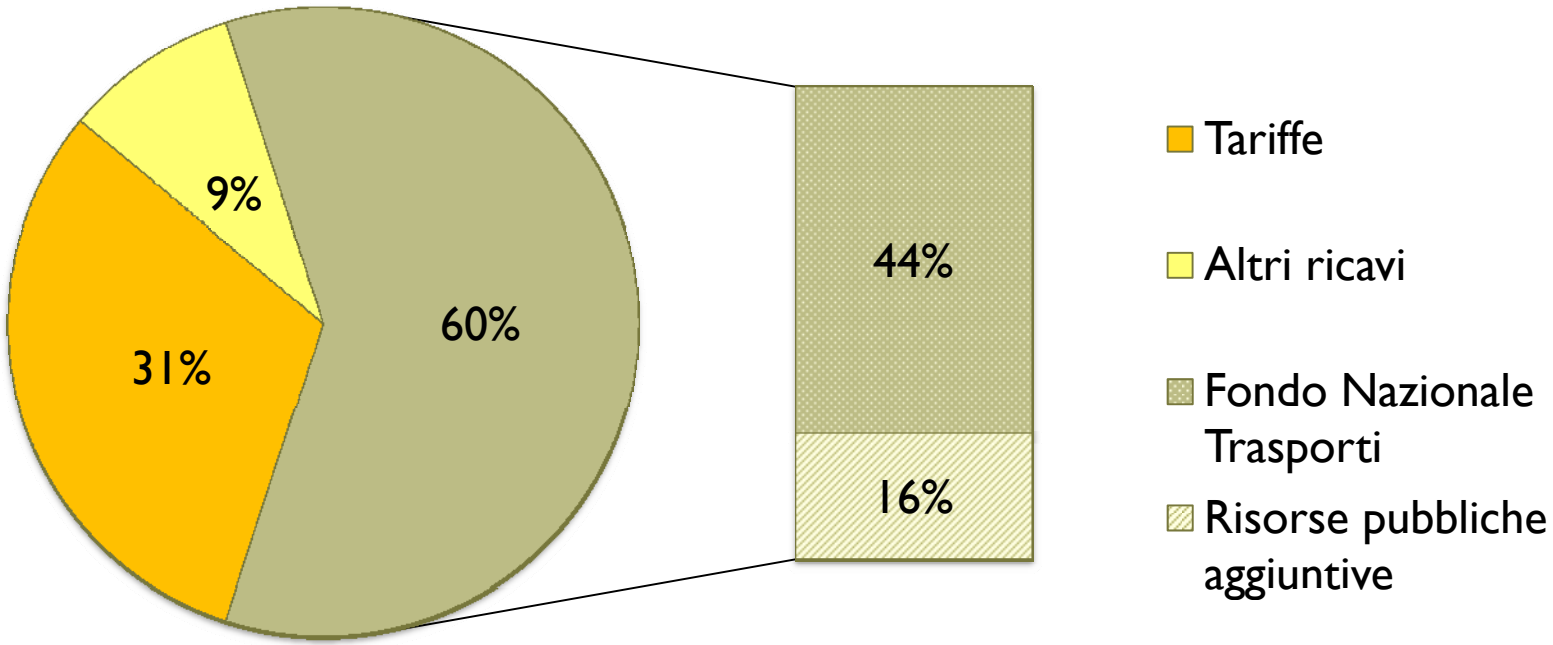
Il rapporto ricavi da traffico / costi operativi (2009-2014; %)



Fonte: elaborazioni ASSTRA su dati di bilancio aziendali

Valore economico della tariffa (2/3)

Copertura dei costi per l'esercizio
Valore medio Italia (%; Anno 2014)

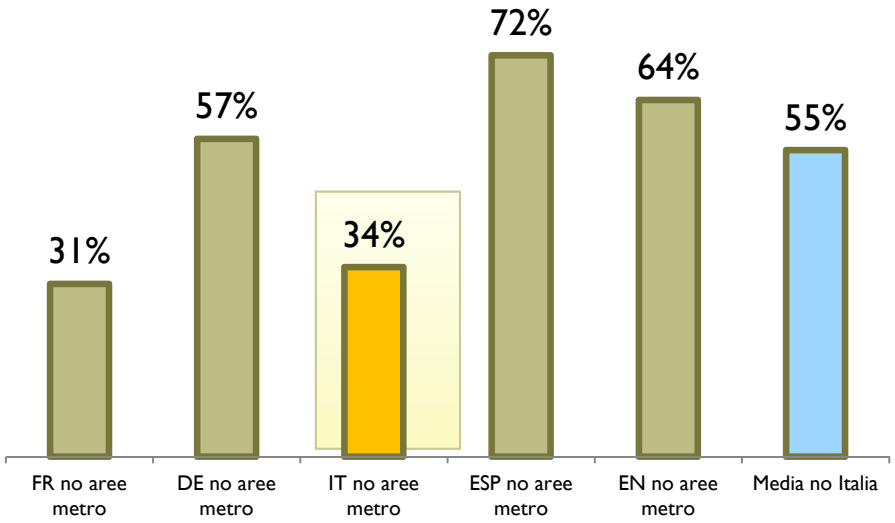


Fonte: elaborazioni ASSTRA su dati dei bilanci aziendali e Osservatorio TPL.

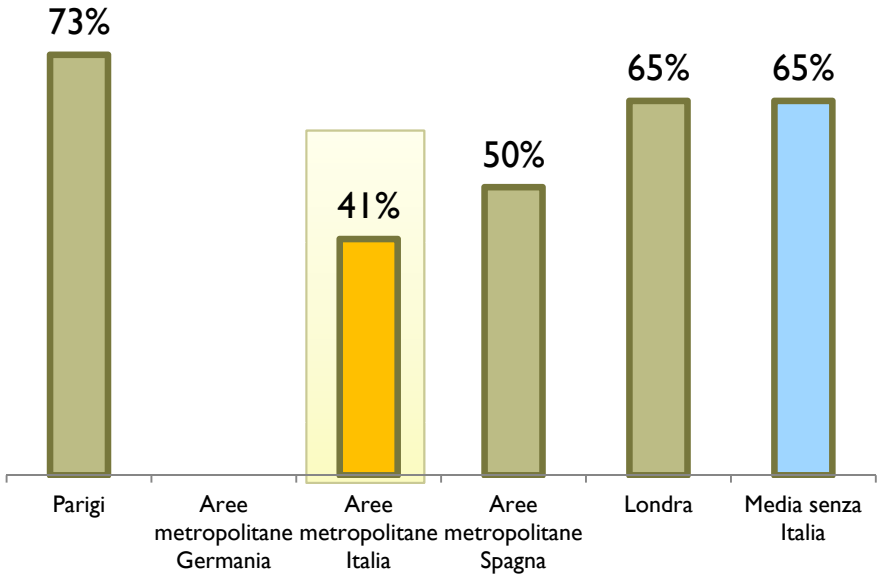
Valore economico della tariffa (3/3)

Confronto europeo (Anno 2014)

Medie nazionali con esclusione delle aree metropolitane



Medie aree metropolitane



Fonti:
Francia : elaborazioni su dati UTP Le chiffres cles du trasport publique 2013 – edition 2014
Germania: elaborazioni su dati VDV 2013 Statistiks
Italia: analisi su bilanci aziendali 2014
Spagna: elaborazioni su dati elaborazioni su dati OBSERVATORIO MOVILIDAD METROPOLITANA · Informe 2013
Regno Unito: elaborazioni su dati UK Government- Department of transport – Transport statistics Great Britain

Tendenze evolutive

FONTI DI FINANZIAMENTO	FATTORI DETERMINANTI	TENDENZE EVOLUTIVE	SOLUZIONI
FINANZIAMENTO PUBBLICO	DISPONIBILITA' FINANZA PUBBLICA	Minore disponibilità	AUMENTO RICAVI DA TRAFFICO
+			
RICAVI DA TRAFFICO	a) TARIFFE	Gli aumenti devono tener conto della qualità del servizio e della disponibilità dell'utenza	
	b) DOMANDA DI TPL	Tendenza verso una diminuzione dei passeggeri trasportati	

Aumentare i ricavi da traffico

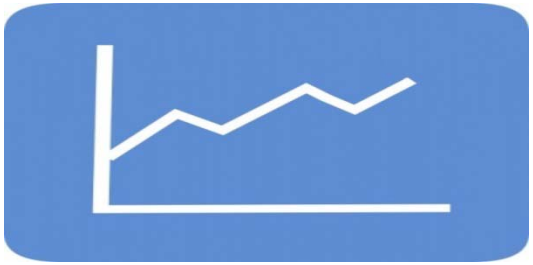
a) TARIFFE

1. Adeguamento tariffario;
2. Differenziazione del prodotto (tariffa)
   I. Per fasce orarie
   II. Per tipologia di utenza.
3. Bigliettazione elettronica;
4. Lotta evasione tariffaria.

b) DOMANDA DI TPL

1. Disincentivare l'utilizzo del mezzo privato;
2. Aumentare la qualità del servizio;
3. Fidelizzare l'utenza.

Adeguamento tariffario



Adeguamento tariffario basato sulla formula del *price cap*.

Le aziende devono poter richiedere l'applicazione o meno dell'aumento stabilito per poter meglio gestire politiche tariffarie applicate sulla base delle esigenze del mercato.

Differenziazione del prodotto

Tariffazione per fasce orarie

Prevedere tariffe differenziate per fasce orarie.

Permette di rimodulare la domanda per una migliore gestione del servizio per le aziende e una miglioramento del servizio per gli utenti.

<u>Esperienze estere</u>

- **Berlin**
- **Hamburg**
- **Munich**
- **Nuremberg**
- **Stuttgart**
- **Rhein-Ruhr**

- **Rennes**
- **Caen**
- **Rouen**
- **Nancy**
- **Saint-Etienne**

- **London**
- **Manchester**
- **Newcastle**
- **Glasgow**

Fonte: UITP.

Differenziazione del prodotto

Tariffazione per fasce orarie

Solo il **17%** delle aziende campionate prevede una **tariffazione per fasce orarie**

Alcuni esempi:

Ancona: 43% di sconto per gli over 65 anni e 23% di sconto per la clientela femminile; entrambi non validi nelle ore di punta (dalle ore 7,30 alle 9,30 e dalle 12,30 alle 14,30).

Bari: Abbonamento over 65 gratuito valido tutti i giorni, su tutte le linee tra le 8.30 e le 12.30 e tra le 15.30 a fine servizio.

Milano: Abbonamento Senior «*Off Peak*» valido dopo le 9.30 del mattino (-47% rispetto ad abbonamento senior mensile e -43% rispetto ad abbonamento senior annuale)

Trieste: 20% di sconto sugli abbonamenti mensili e 28% su quelli annuali se si viaggia dalle 5 alle 7 e dalle 21 a fine servizio.

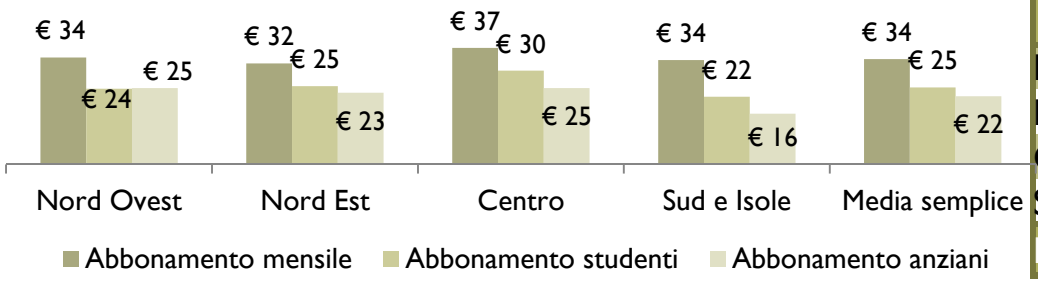
Fonte: siti aziendali

Differenziazione del prodotto

Tariffazione per tipologia di utenza

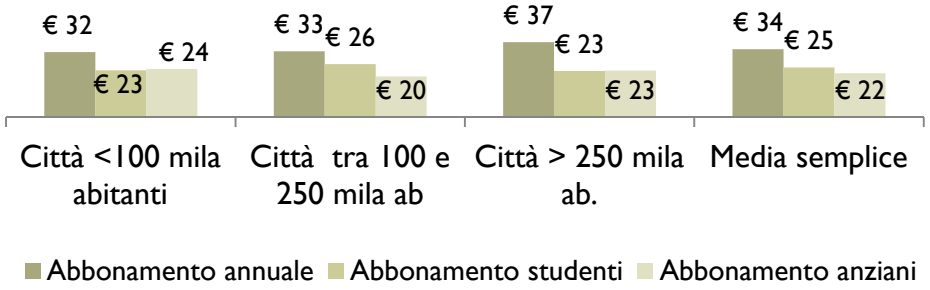
Le tariffe dovrebbero rispondere alla disponibilità economica dell'utente e alle sue esigenze.

Ripartizione dimensionale



	Sconto abbonamento studenti	Sconto abbonamento anziani
Nord Ovest	-29,2%	-28,7%
Nord Est	-22,4%	-29,0%
Centro	-19,5%	-34,5%
Sud e Isole	-35,1%	-51,4%
MEDIA NAZIONALE	**-26,9%**	**-35,4%**

Ripartizione territoriale



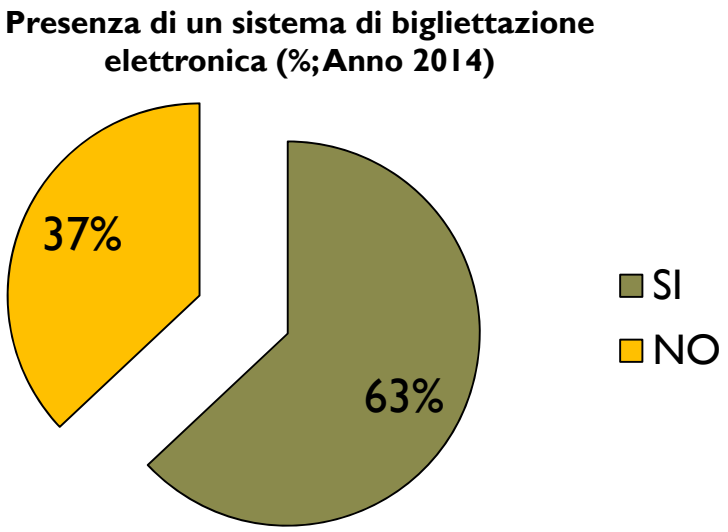
	Sconto abbonamento studenti	Sconto abbonamento anziani
Città <100 mila abitanti	-28,0%	-26,0%
Città tra 100 e 250 mila ab	-19,3%	-37,9%
Città > 250 mila ab.	-38,4%	-37,9%
MEDIA NAZIONALE	**-26,9%**	**-35,4%**

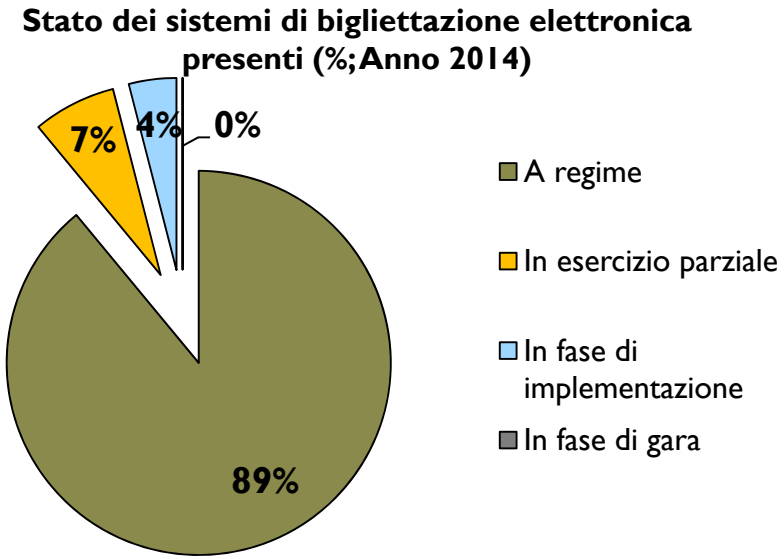
Fonte: elaborazioni ASSTRA su dati dei siti aziendali

Bigliettazione elettronica

Lo sviluppo di un sistema di bigliettazione elettronica può dare un significativo contributo allo sviluppo del trasporto pubblico in Italia:

- Aumenta la flessibilità di utilizzo dei servizi di mobilità;
- Incide sulla sicurezza;
- Semplifica e amplia le modalità di pagamento;
- Favorisce l'integrazione modale;
- Facilita il controllo sociale sull'evasione.





Fonte: Indagine sui sistemi ITS (Intelligent Transport System) nel Trasporto Pubblico Locale – ASSTRA – 2015

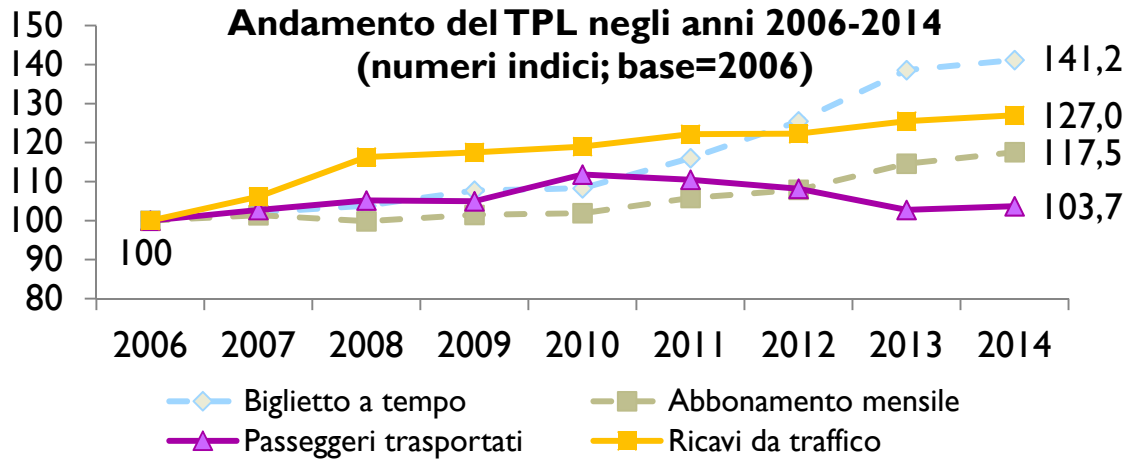
Evasione tariffaria

Il mancato o l'irregolare possesso di titolo di viaggio da parte del passeggero oltre a produrre un sistema di iniquità sociale produce consistenti perdite di ricavi per le aziende.

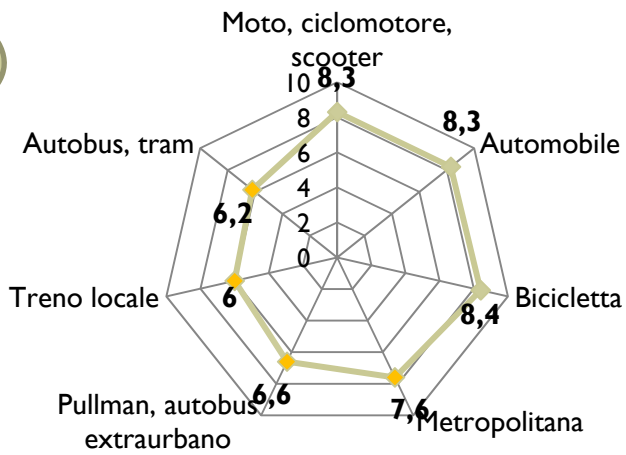
Il tasso di evasione in Italia si attesta intorno al **20%**

EFFETTI	SOLUZIONI
PER AZIENDA E AMMINISTRAZIONE • **Danno economico** quantificabile in circa **€ 450 mln annui**; • **Danno di immagine.** **PER UTENTI E CITTADINI** • **Iniquità sociale**.	**FILOSOFIA DELLA DETERRENZA** • Maggiori controlli; • Inasprimento della sanzione. **PREVENZIONE E COMUNCAZIONE** • Campagne di comunicazione; • Sviluppo di un sistema tariffario semplice e accessibile.

Domanda di TPL (1/2)



Qualità servizio



Tasso di motorizzazione

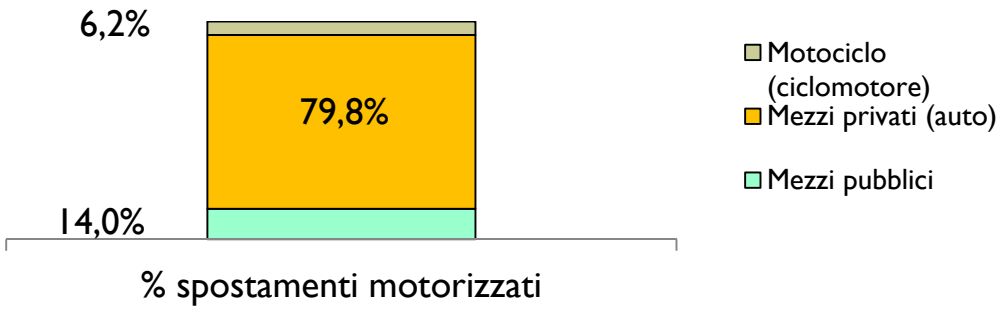
61 auto ogni 100 abitanti

Fonte: elaborazioni ASSTRA su dati dei siti aziendali, 12° Rapporto sulla mobilità in Italia (ISFORT).

Domanda di TPL (2/2)

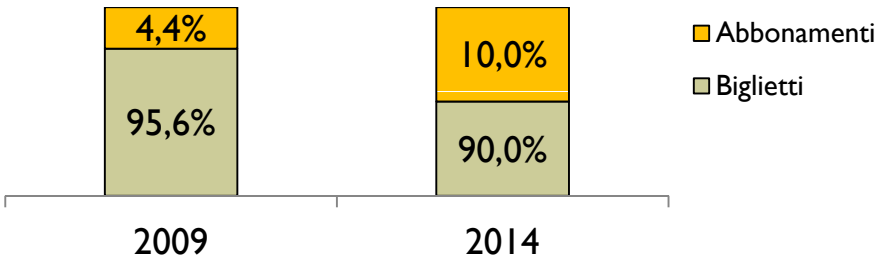
Ripartizione modale

Ripartizione degli spostamenti per mezzi di trasporto motorizzati nella mobilità urbana (val. %, 2014)



Fidelizzazione dell'utenza

Ripartizione dei titoli di viaggio venduti per tipologia (%)



Fonte: elaborazioni ASSTRA su dati dei siti aziendali, 12° Rapporto sulla mobilità in Italia (ISFORT).

✸ Grazie per l'attenzione ✸

Elisa Meko
Servizio Economico Finanziario
ASSTRA
meko@asstra.it

2°CONVEGNO
Sistema Gomma nel Trasporto Passeggeri

GIORNATE DI STUDIO
"Sostenibilità e Tecnologie per l'evoluzione del sistema"

INVESTIMENTI MATERIALE ROTABILE E RIFORMA DEL TPL

Emanuele Proia
Direttore – ASSTRA

Coordinato da:

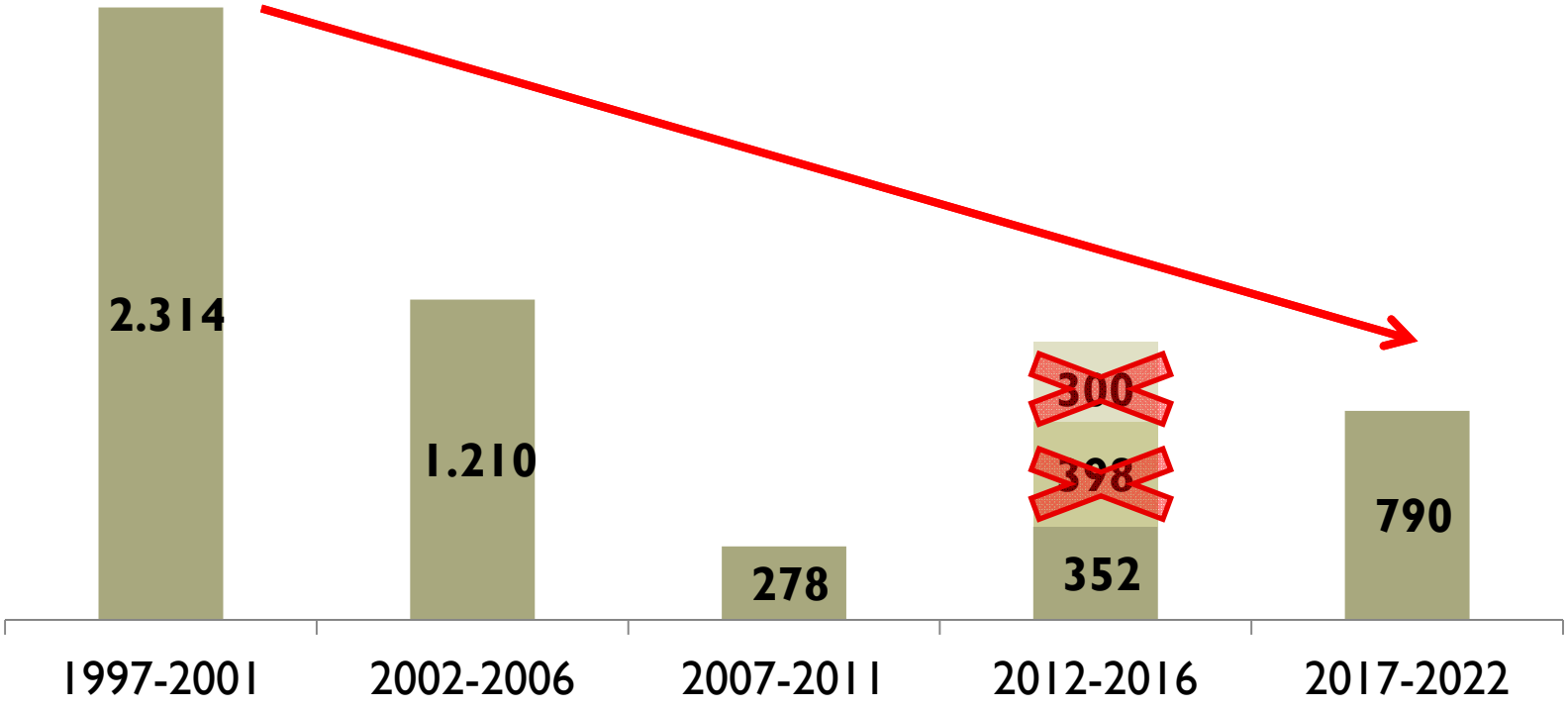
MIT Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Organizzato da:

AIIT Associazione Italiana per l'Ingegneria del Traffico e dei Trasporti
ANAV Associazione Nazionale Autotrasporto Viaggiatori
ASSTRA Associazione Trasporti
Ordine degli Ingegneri della Provincia di Roma

Roma – Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sala Emiciclo
5 - 6 maggio 2016

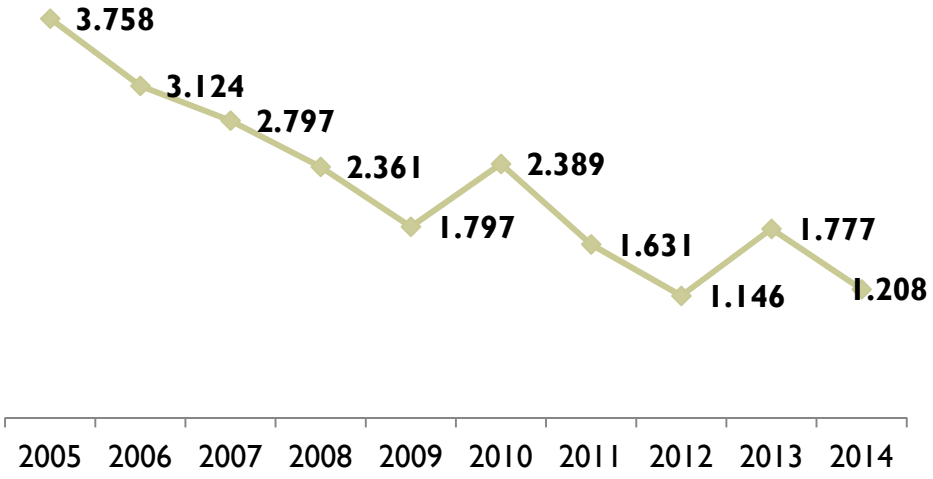
IL FINANZIAMENTO PUBBLICO PER L'ACQUISTO DEI MEZZI DI TRASPORTO (1997-2022; MILIONI DI EURO)



Fonte : Elaborazioni ASSTRA

IMMATRICOLAZIONE NUOVI BUS

Autobus immatricolati negli anni in Italia (2005-2014; anni)



Fonte: elaborazioni su CED (MIT).

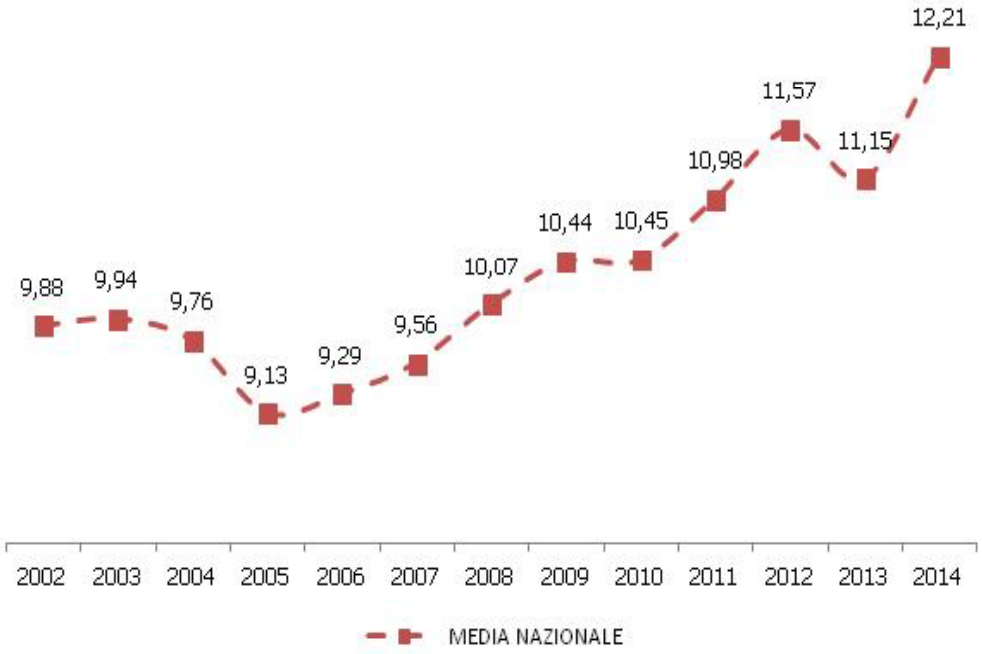
Evoluzione Autobus immatricolati – confronto europeo (2003-2014; %)

Paesi	Evoluzione 2013 - 2014
Francia	-15,3%
Germania	-3%
Italia	-32%
Spagna	+14,6%
Regno Unito	-3,8%

Fonte: EU – elaborazioni su dati transport in figure – statistical pocket book 2015 pag 91 e CED (MIT).

PARCO AUTOBUS: ETÀ MEDIA

Evoluzione dell'età media degli autobus (2002-2014; anni)

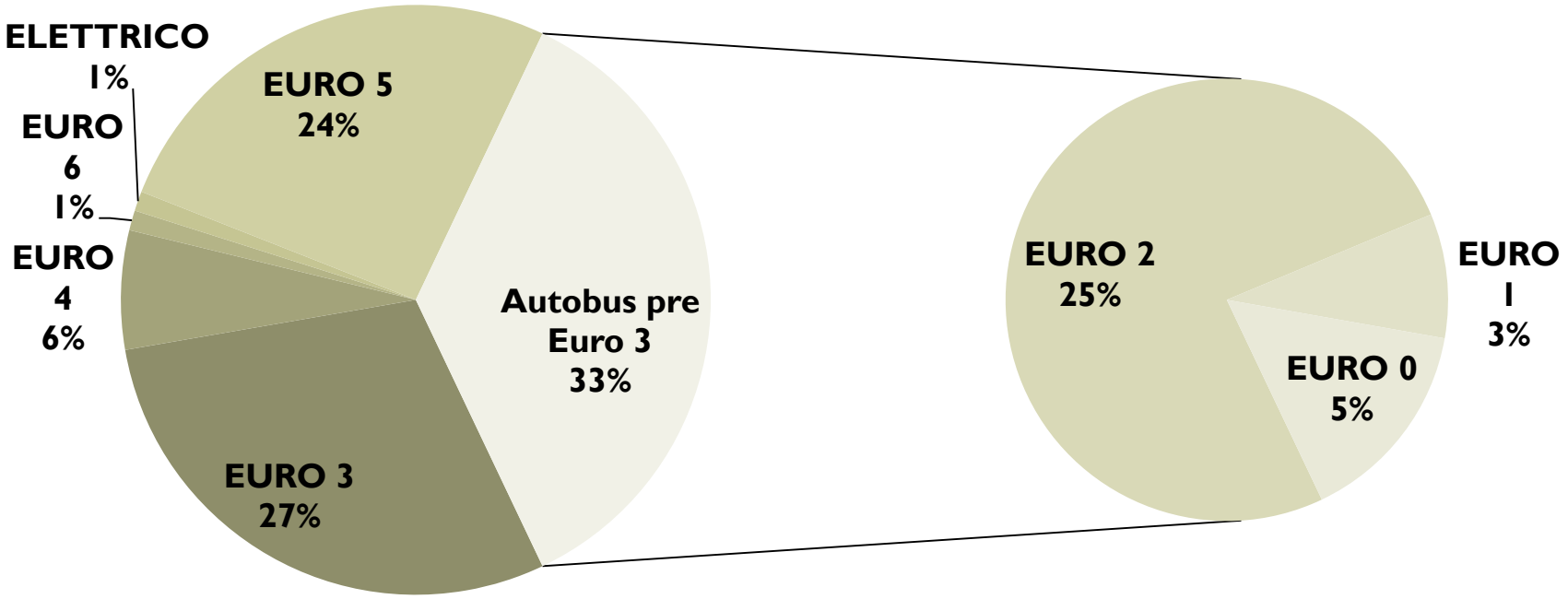


Paesi	2014
Francia	7,9
Germania	6,9
Italia	12,2
Spagna	8
Regno Unito	7,7

Dopo un piccolo arresto dell'aumento dell'età media del parco mezzi tra il 2012 e il 2013, l'invecchiamento degli autobus prosegue, passando a livello nazionale da 11,15 a **12,21 anni di età**, un trend in costante crescita con un enorme "gap" rispetto alla media Europea che si attesta intorno ai 7 anni.

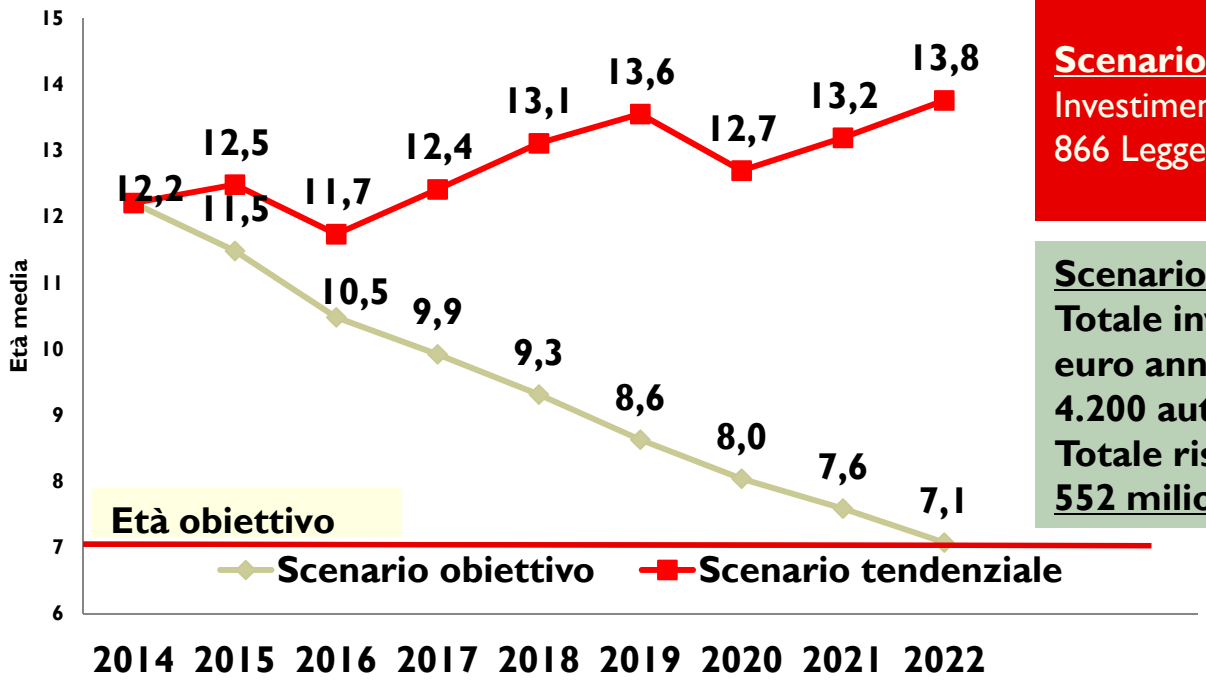
Fonte: Francia : UTP –Le Parc des Vehicules – Edition 2014 pag. 5
Germania: elaborazioni su dati ANFIA. In Germania oltre il 60% del parco ha un'età inferiore ai 9 anni
Italia: elaborazioni ASSTRA su dati CED Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti
Spagna: elaborazioni su dati OBSERVATORIO MOVILIDAD METROPOLITANA · Informe 2013 pag 38
Regno Unito: elaborazioni su dati UK Government- Department of transport – Transport statistics Great Britain Annual bus statistics pag 2

RIPARTIZIONE DEI MEZZI PER CLASSI DI EMISSIONE (ANNO 2014; %)



Fonte : Elaborazioni ASSTRA su dati CED

IPOTESI DI PIANO DI RINNOVO DEL PARCO



Scenario tendenziale (piano di 8 anni)
Investimenti stanziati ai sensi dell'art.1 c. 866 Legge Stabilità 2016

Scenario obiettivo (piano di 8 anni)
Totale investimenti 920 milioni di euro annui;
4.200 autobus annui da acquistare
Totale risorse pubbliche necessarie 552 milioni annui

Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati aziendali e dati CED (MIT)

Lo **scenario tendenziale**. Numero parco mezzi stabile negli anni; risorse disponibili già stanziate ai sensi dell'art.1 comma 866 della Legge di stabilità 2016 e spese per il 50% per il rinnovo del parco autobus.
Lo **scenario obiettivo**. Per ciascun anno avvengano **4.200 immatricolazioni e contestuali rottamazioni**; il **fabbisogno finanziario** necessario per tale ultima tipologia di piano per il rinnovo parco risulta essere pari a circa **9,2 miliardi di euro (60% cofinanziamento pubblico)**.

QUESTIONI EMERGENTI

L' 8% degli autobus ad oggi sono Euro 0 e Euro 1 (circa 4.000 autobus)

Ai sensi dell'art. 2 comma 1 del Dlgs attuazione Madia, per i contratti di servizio stipulati successivamente al 31 dicembre 2017 **è VIETATA la circolazione di autobus Euro 0 e Euro 1**. Fabbisogno **528 Euro milioni**

I mezzi con livelli di inquinamento Euro 0, Euro 1 ed Euro 2 **non possono più beneficiare degli sconti sull'accisa** (riduzione delle agevolazioni fiscali stimabile in quasi **50 milioni di Euro annui**)

<u>Possibilità di Locazione mezzi di trasporto</u>

L'art. 22, comma 3 del Dlgs attuazione Madia dà la possibilità alle imprese di trasporto pubblico locale, al fine di favorire il rinnovo del parco mezzi, di ricorrere alla **locazione** di materiale rotabile per il trasporto ferroviario e alla locazione senza conducente per veicoli di anzianità massima di 12 anni adibiti al trasporto su gomma e per un periodo non inferiore all'anno.

Al fine del necessario coordinamento con la legislazione vigente all'articolo 37, comma 3, è stata apportata una modifica al **codice della strada** al fine di consentire anche per gli autobus la possibilità del noleggio senza conducente.

QUESTIONI EMERGENTI

L'art. 22 comma 5 del Dlgs attuazione MADIA stabilisce che **i contratti di servizio, stipulati a decorrere dal 31 dicembre 2016, devono prevedere che l'onere per il mantenimento e per il rinnovo del materiale rotabile e degli impianti**, con l'esclusione delle spese di manutenzione straordinaria, sia a carico delle imprese e che queste predispongano un Piano economico finanziario (PEF) che dimostri un impiego di risorse per il rinnovo del parco nonché investimenti in nuove tecnologie **non inferiore al dieci per cento del corrispettivo contrattuale**.

CRITICITA'

1. **Disposizione non direttamente collegata ai costi standard;**
2. **Previsione di una percentuale fissa (10%) di corrispettivo destinato agli investimenti che non tiene conto dell'effettiva necessità di investimento aziendale.**

I COSTI STANDARD E IL SISTEMA DI INVESTIMENTO

Sistema ante costi standard

Risorse in conto esercizio = Corrispettivo da contratto di servizio

Risorse in conto capitale = Contributo in conto investimento

Sistema post i costi standard

Ripartizione FNT

Elemento riferimento compensazioni

$$C_{st} = C_e + C_{amm} + U_t$$

Risorse in conto esercizio + Risorse in conto capitale

L'impegno di spesa in conto capitale si trasformerà in un impegno di spesa corrente frazionato in più anni.

SISTEMA DI FINANZIAMENTO

Sistema di finanziamento al 2016

STATO

- Programma il riparto alle Regioni
- Approva i piani di investimento regionali;
- Eroga i finanziamenti alle Regioni;
- Definisce i criteri di ripartizione tra le Regioni.

REGIONI

- Definiscono i piani di rinnovo regionali e il cofinanziamento;
- Ripartiscono ed erogano i contributi alle aziende/province/Comuni.

AZIENDE

PROVINCE/ COMUNI

AZIENDE

Acquistano autobus attraverso procedura ad evidenza pubblica

COSTRUTTORI

Sistema di finanziamento a decorrere dal 2017

STATO

REGIONI

AZIENDE

PROVINCE/ COMUNI

Novità

CENTRALE UNICA
Art. 1 c.866
Legge di stabilità 2016

COSTRUTTORI

NODI DELLA CENTRALE UNICA DI ACQUISTO

- **Costi standard e gare**
- **Costo unitario degli autobus**
- **Manutenzione**
- **Standardizzazione dei mezzi**
- **Ambito soggettivo di applicazione**
- **Patrimonio azienda e merito creditizio**

2°CONVEGNO
Sistema Gomma nel Trasporto Passeggeri

GIORNATE DI STUDIO
"Sostenibilità e Tecnologie per l'evoluzione del sistema"

✸Grazie per la cortese attenzione ✸

ASSTRA ASSOCIAZIONE TRASPORTI

Coordinato da:

MIT Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Organizzato da:

ASSOCIAZIONE ITALIANA per l'INGEGNERIA del TRAFFICO e dei TRASPORTI AIIT

ANAV ASSOCIAZIONE NAZIONALE AUTOTRASPORTO VIAGGIATORI

ASSTRA ASSOCIAZIONE TRASPORTI

Ordine degli Ingegneri della Provincia di Roma

Roma – Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sala Emiciclo
5 - 6 maggio 2016