

Treni in città – Conferenza nazionale sulla mobilità ferroviaria e l'innovazione del trasporto pubblico locale – Firenze 20 Aprile 2012

Il TPL in Italia stato, prospettive e confronti internazionali

prof. Ing. Ennio Cascetta
Dipartimento di Ingegneria dei Trasporti
Università di Napoli "Federico II"




sommario

1. Il ruolo del TPL in Italia
2. Il confronto con altri Paesi Europei
3. Quadro delle risorse
4. I fabbisogni
5. Regolazione del mercato
6. Conclusioni e proposte

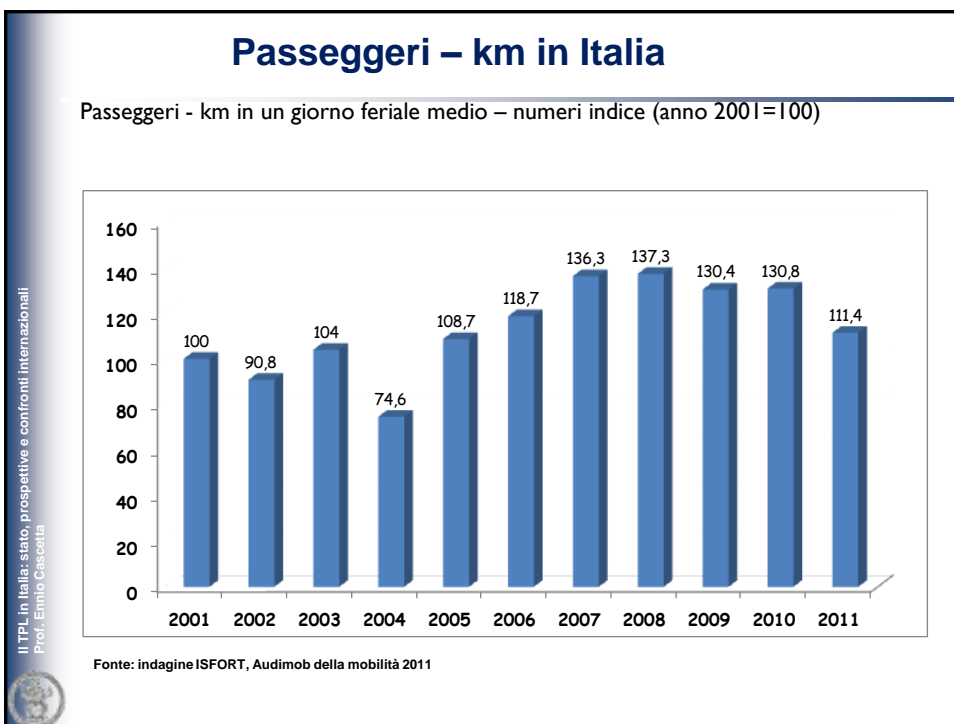
Il TPL in Italia: stato, prospettive e confronti internazionali
Prof. Ennio Cascetta



Il TPL in Italia: stato, prospettive e confronti internazionali
Prof. Emilio Cascetta



1. Il ruolo del Trasporto Pubblico Locale in Italia



Domanda di mobilità (passeggeri) per modalità di trasporto

- I viaggi con le auto sono diminuiti nel primo semestre del 2011, rispetto allo stesso periodo del 2010, del 15,6% e quelli con le moto del 17,6%; in termini assoluti non si erano mai registrati valori così bassi.
- Significativo anche il calo degli spostamenti a piedi e in bici (-18,5%),
- Molto più contenuto è l'arretramento degli spostamenti con i mezzi pubblici (-4,7%). Ciò significa che in termini di quote modali continua il recupero della mobilità collettiva.

Anno	2001	2005	2010	2011	Delta % 2011-2010
Piedi o bici	32.464	29.391	27.405	22.348	-18,5%
Moto, scooter, ciclomotore	6.147	4.696	6.860	3.182	-53,6%
Mezzi privati (auto)	74.094	71.471	82.774	69.880	-15,6%
Mezzi pubblici	11.702	12.727	12.986	12.381	-4,7%

Anno	2001	2005	2010	2011	Delta % 2011-2010
Piedi o bici	26,3%	24,8%	21,6%	20,7%	-4,2%
Moto, scooter, ciclomotore	4,9%	4,0%	3,0%	3,0%	0,0%
Mezzi privati (auto)	59,4%	60,4%	65,2%	64,8%	-0,6%
Mezzi pubblici	9,4%	10,8%	10,2%	11,5%	12,7%

Fonte: indagine ISFORT, Audimob della mobilità 2011 (milioni di passeggeri)



Evoluzione consumi carburanti e traffico autostradale



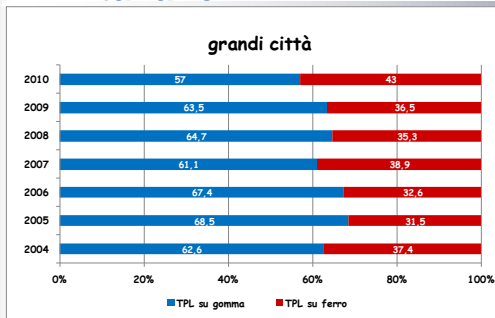
Nei **primi tre mesi** del 2012, i consumi sono stati pari a circa **15,9 milioni di tonnellate**, con un **calo del 9%** (-1.562.000 tonnellate) rispetto allo stesso periodo del 2011.

La **benzina** nel periodo considerato ha mostrato una **flessione del 9,8%** (-215.000 tonnellate), il **gasolio** del **9,1%** (-552.000 tonnellate).

Nel periodo considerato la somma dei soli carburanti (**benzina + gasolio**), evidenzia un regresso del **9,3%** (-767.000 tonnellate).

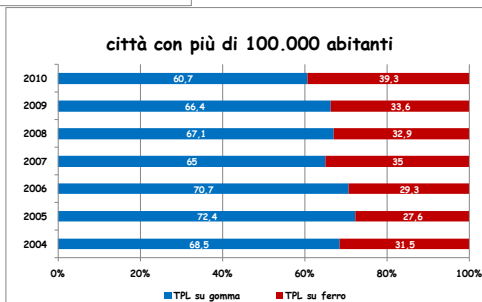


Ripartizione ferro gomma nelle città italiane



◀ Tra il 2004 e il 2010 l'incidenza del ferro sulla mobilità pubblica nelle medie e grandi città si è attestato all'incirca tra il 30% e il 40%

◀ Balzo in avanti significativo della rotaia nel 2010 rispetto al 2009



Fonte: indagini ISFORT

Il TPL in Italia: stato, prospettive e confronti internazionali
Prof. Emilio Casacchia



Indicatori dell'offerta di TPL in Italia secondo la tipologia del servizio

ferrovie regionali		valore	2005	2006	2007	2008	2009
treni-km	migliaia		180,514	185,236	185,838	187,485	187,140
	%		-	2,6%	2,9%	3,9%	3,7%
posti-km	milioni		69,583	71,258	71,862	71,351	71,408
	%		-	2,4%	3,3%	2,5%	2,6%

metropolitane		valore	2005	2006	2007	2008
vetture-km	migliaia		88,517	93,964	98,040	102,100
	%		-	6,2%	10,8%	15,3%
posti-km	milioni		19,169	20,120	21,086	21,743
	%		-	5,0%	10,0%	13,4%

tipo di servizio		autolinee	valore	2005	2006	2007	2008
urbano	autobus-km	migliaia		755,700	769,600	751,710	760,700
		%		-	1,8%	-0,5%	0,7%
	posti-km	milioni		71,663	74,029	69,854	67,665
		%		-	3,3%	-2,5%	-5,6%
extraurbano	autobus-km	migliaia		1,076,110	1,081,700	1,073,570	1,097,400
		%		-	0,5%	-0,2%	2,0%
	posti-km	milioni		70,356	73,002	72,728	72,516
		%		-	3,8%	3,4%	3,1%

FONTE: Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti (2009-2010)

Il TPL in Italia: stato, prospettive e confronti internazionali
Prof. Emilio Casacchia



I tagli del 2011 sull'offerta TPL gomma

Riduzione delle risorse regionali a favore del trasporto pubblico locale e regionale - Anno 2011- Aggiornamento 19 aprile 2011

Regione	Taglio anno 2011 risorse (%)	Nota
Abruzzo	10%	
Basilicata	0%	
Calabria	0%; 2,8%	0% Urbano; 2,8% Extraurbano
Campania	23%	Delibera Giunta Regionale n.964 del 2010
Emilia Romagna	3%; 5%	La riduzione del 3% è per il servizio ferroviario; 5% per l'automobilistico. Patto per il TPL
Friuli Venezia Giulia	0%	
Lazio	0%	
Liguria	12%	
Lombardia	8%	Il taglio viene così ripartito: 5,4%(sistema ferroviario regionale), 12%(Comune di Milano), 10%(Comuni capoluogo), 8% altri Comuni, 7% Province.
Marche	0%	
Molise	41%	Il taglio è superiore di circa l'8% rispetto alla riduzione chilometrica dei servizi minimi stabilita con L.R. 3/2010(33%)
Piemonte	3%	Il taglio per il 2012 è del 10% per il 2013 del 12%
Puglia	0%	
Sardegna	3-3,5%	
Sicilia	0%	
Toscana	3,3% -9%	Il taglio sul ferro è pari al 7 milioni di Euro (3,3%) per la gomma 18 milioni(9%)
Trentino Alto Adige	0%	
Umbria	9%	
Val d'Aosta	0%	
Veneto	10%	L'11% è relativo al trasporto su gomma

Nota: I dati sono stati raccolti attraverso indagini dirette alle aziende di trasporto e derivano da informazioni assunte dalle stesse in sede regionale
Fonte: ASSTRA-ANAV

Il TPL in Italia: stato, prospettive e confronti internazionali
 Prof. Emilio Casaccia



Commenti

- Nell'ultimo anno per effetto della crisi si è assistito ad un significativo calo della mobilità soprattutto privata
- Si è ridotta, anche se in misura inferiore (-4.7%), la mobilità pubblica anche per effetto dei tagli sui servizi
- I tagli sui servizi gomma nel 2011 sono circa del 10% ma molto disomogeneamente distribuiti nel territorio (-23% Campania, -41% Molise, 0% Lazio, Puglia, Marche, Friuli, ecc.)
- I tagli sui servizi ferroviari sono un po' più omogeneamente distribuiti sul territorio ma c'è sempre disuniformità (-20% Campania 0% Lombardia)
- La riduzione dei servizi nelle piccole città era cominciata già prima della crisi (2009)
- In aumento solo i servizi ferroviari metropolitani
- Nel frattempo molte regioni hanno aumentato le tariffe per sopperire alla riduzione dei finanziamenti (+15% Veneto, +20% Liguria e Abruzzo, + 23% Lombardia)
- Mancano dati confrontabili e aggiornati sull'andamento dei servizi di TPL nelle regioni italiane








Il TPL in Italia: stato, prospettive e confronti internazionali
 Prof. Emilio Casaccia





2. Il confronto con altri paesi europei

offerta e dotazione servizi gomma in alcuni paesi europei (2010)

								Media Panel*
Indicatori strutturali								
Rapporto urbano-extraurbano (bus)								
% Km urbano	39%	50%	47%	35%	24%	58%	63%	46%
% Km extraurbano	61%	50%	53%	65%	76%	42%	37%	54%
Km x abitante (bus)	30.8	41.3	31.8	26.9	56.0	23.5	22.0	33.6
Km x abnormalizzato (bus)**	35.4	40.0	35.7	26.4	47.8	24.2	24.1	33.0
Velocità media (km/h) (bus)	20.2	24	20.7	23.7	27.3	22.6	21.2	23.2
Rapporto pubblico-privato (bus)								
% Km operatori pubblici	60%	5%	52%	36%	24%	95%	72%	47%
% Km operatori privati***	32%	95%	48%	64%	76%	5%	28%	53%
Età media parco mezzi (anni) (bus)	9.2	8.4	7.1	7.7	6.8	8.1	7.9	7.7

* Nella media non è compreso il valore dell'Italia.

** Il valore è stato normalizzato con la velocità media del Panel.

*** Sono stati considerati gli operatori con partecipazione di maggioranza relativa privata

Fonte: Elaborazione Earchimede su EU-ISOTOPE Reserch, UITP (International Union of Public Transport), European Transport Commission, Merry Lynch Report, bilanci societari maggiori player europei



offerta e dotazione servizi gomma nelle principali aree metropolitane europee

Area Metropolitana	veic km (mln/anno)	veic km per abitante
Amsterdam	56	41.4
Barcellona	101.3	21.2
Berlino	172	28.9
Bilbao	6	5.3
Bruxelles	19.3	6.5
francoforte	0	0
Helsinki	89	89.9
Greater London	470	63.6
Greater lion	36	30.8
Madrid Community	247	41.4
Manchester	114	44.9
Oslo Region	41	40
Parigi-Ile-de-France	278	25.1
Praga	79.4	46.7
Greater Stuttgart	52	21.6
Area Metropolitana Torino	52	34
Valencia	30.2	18.1
media panel europeo		32.9
Milano provincia	99.7	26.2
Roma provincia	166.8	44.1
Napoli provincia(*)	76	24.7
media italiana		31.7

Fonte: Elaborazioni su dati Isfort, EMTA Barometer 2007

Il TPI in Italia: stato, prospettive e confronti internazionali
Prof. Emilio Cascetta



Offerta e dotazione servizi ferroviari nei principali paesi europei

2009	treni km (mln/anno)	treni km per abitante
Switzerland	210	26.7
Germany	1,282	15.7
Czech Republic	157	15.0
Sweden	136	15.0
Hungary	102	10.2
Finland	50	9.3
Norway	43	9.2
Slovenia	18	8.9
Belgium	93	8.5
United Kingdom	545	8.3
Latvia	18	8.1
Slovakia	42	7.8
France	480	7.3
Croatia	26	5.8
Poland	206	5.4
Italy	307	5.1
Estonia	6	4.8
Bulgaria	31.9	4.2
Lithuania	14	4.2
Romania	89	4.0
Spain	180	3.8
Turkey	42	0.5
media panel		7.9

Fonte: elaborazioni su base EUROSTAT

Il TPI in Italia: stato, prospettive e confronti internazionali
Prof. Emilio Cascetta



Dotazione infrastrutturale nei principali paesi europei (2010)

Paese	Rete ferroviaria ad Alta Velocità (Km)	Linee metropolitane (Km)	Linee ferroviarie regionali/suburbane (Km)
Germania	2,207.0	606.7	2,033.7
Francia	1,839.0	569.5	1,392.1
Spagna	1,881.0	349.2	684.0
UK	114.0	503.9	1,634.4
Italia	977.0	161.9	591.7
Media UE	1,596.4	417.3	1,289.1
Italia rispetto a Media UE (100)	61.2	38.8	45.9

fonte: CESIT

Il TPL in Italia: stato, prospettive e confronti internazionali
Prof. Emilio Cascetta



Offerta e dotazione di infrastrutture metropolitane nelle principali aree metropolitane europee 2007

regione metropolitana	km rete metro	km rete per mln abitante
Milano	74.6	55.7
Roma	36.6	13.2
Napoli	31.8	33.2
Torino	9.6	10.6
Genova	5.5	9.0
totale Italia		20.1

Fonte: Isfort, EMTA Barometer 2007, GTT, Metronapoli, Unina

area o regione metropolitana	km rete	km rete per mln abitante	area o regione metropolitana	km rete	km rete per mln abitante
Grande Stoccarda	192	36.2	Siviglia	18	25.6
Berlino e Brandeburgo	145	24.3	Palma di Maiorca	7.2	17.9
Amburgo	101	56.4	Parigi Ile-de-France	200	90.8
Francoforte sul Meno	85	125.1	Lille	45	193.0
Monaco di Baviera	85.8	62.2	Lione	29.3	60.0
Dortmund	55	94.6	Tolosa	28.2	62.7
Colonia	45	44.5	Marsiglia	21.8	25.4
Norimberga	38.2	75.8	Rennes	9.4	44.3
Grande Londra	408	54.3	Amsterdam City Region	81	55.9
Newcastle	77.5	298.6	Vienna Regione (VOR)	65.3	38.1
Galsgow	10.4	17.5	Praga	54.9	43.7
Madrid community	233	37.3	Bruxelles	43.8	39.8
Valencia	133.5	164.8	Budapest	34.8	20.5
Barcellona	112.3	69.3	Helsinki	21	36.3
Bilbao	38.9	110.3	mediana		54.3

Il TPL in Italia: stato, prospettive e confronti internazionali
Prof. Emilio Cascetta



Offerta e dotazione di infrastrutture tramviarie nelle principali aree metropolitane europee 2009

	km rete tramviaria	km rete per mln abitanti
Roma	51.2	18.4
Milano	170	127.0
Napoli	11.2	11.7
Torino	87.3	96.2
Genova	0	0.0
Palermo	0	0.0
Italia	42.2	
Londra	57	7.3
Manchester	73	165.5
Sheffield	29	54.3
Birmingham	20.4	19.7
Blackpool	18.4	128.8
Nottingham	14	48.5
Regno Unito	70.7	
Madrid	47.8	7.6
Barcellona	37.6	23.2
Valencia	28	34.6
Siviglia	19.4	27.5
Bilbao	59.5	168.7
Tenerife	14.9	16.4
Alicante*	98	295.4
Vitoria-Gasteiz	9	37.8
Spagna	76.4	

	km rete tramviaria	km rete per mln abitanti
Parigi	39.4	17.8
Bordeaux	44	36.5
Grenoble	34.2	216.2
Lille	22	94.3
Lione	46.2	94.7
Marsiglia	11.2	13.0
Montpellier	35	135.5
Mulhouse*	13	115.3
Nantes	42	144.8
Rouen	18.3	161.8
Saint-Etienne	19.4	110.7
Strasburgo*	38.7	140.1
Valencienne	18	412.2
Orleans	18	154.1
Le Mans	15.4	105.0
Francia	130.1	

	km rete tramviaria	km rete per mln abitanti
Berlino e Brandeburgo	409.4	68.5
Francoforte	144	211.9
Stoccarda	17	29.3
Karlsruhe*	65	223.6
Kassel(*)	46	236.2
Mannheim	73	234.0
Saarbrücken*	25.5	145.0
Chemnitz*	100.8	414.7
Magdeburg	52.5	227.8
Brema	84	153.4
Monaco	71	51.4
Düsseldorf	84	153.4
Dresda	127	242.1
Essen	52.5	91.1
Lipsia	148	281.6
Germania	184.3	
media panel	130.7	
mediana panel	122.0	

Fonte: Isfort su dati dei gestori, MetroTram, UrbanRail, EMTA e Gart

Il TPI in Italia: stato, prospettive e confronti internazionali
Prof. Emilio Cascetta



Il TPI in Italia: stato, prospettive e confronti internazionali
Prof. Emilio Cascetta



3. Quadro delle risorse

Risorse per il TPL 2010-11-12

Stato di fatto, tagli e prospettive

Il passato (fino al 2010)

- Dal 2001, grazie ai DLgs 422/97 lo Stato trasferisce alle Regioni a statuto ordinario le risorse necessarie per far funzionare il servizio ferroviario delle ferrovie regionali e di Trenitalia. Il TPL gomma utilizza invece in maggioranza risorse autonome delle Regioni (fiscalizzate), con una quota minore di trasferimenti dallo stato.
- Dal 2008, con la Legge Finanziaria 244/2007, le risorse per le ferrovie regionali sono state fiscalizzate come compartecipazione all'accisa sul gasolio e ammontano a circa 670 milioni.
- Fino all'anno 2010, oltre alle quote suddette fiscalizzate, lo Stato garantiva le seguenti risorse (ear marked):

Risorsa	Fonte normativa e note	Anno 2010 (M€)
Trasferimenti per Trenitalia	DLgs 422/97 art. 9 DPCM 16/11/2000	1.181
IVA Trenitalia e Ferrovie regionali quota statale	L. 472/99 DL 22/12/2000 Cap. 7554	148
Manutenzione ferrovie regionali	L. 297/78, DLgs 422/97 art. 8 Cap. 7547	42
Sviluppo TPL e Sostituzione autobus	Cap. 7254 Cap. 7241	254
Risorse dallo Stato direttamente a Trenitalia 2009-2011	L. 2/2009 art. 25, D MET MIT n° 23729	430
Totale generale		2.055



Risorse per il TPL 2010-11-12

Stato di fatto, tagli e prospettive

Il passato (2011)

- La Manovra 2010 [DL 78] ha tagliato **4 miliardi nel 2011** (e **4.5 miliardi dal 2012**), su un monte totale di 5.1 miliardi di trasferimenti complessivi alle Regioni.
- La scelta di **quali settori tagliare**, all'interno delle 42 singole voci che componevano questi 5.1 miliardi, fatta dalle Regioni, che hanno salvaguardato per intero le voci *Edilizia sanitaria* e *Salute pubblica*, mentre hanno ridotto di 809 milioni i 181 complessivi della voce **Trenitalia** (rimangono 372 milioni).
- L'Accordo Governo-Regioni del 16/12/2010 ha recuperato **risorse una tantum** per Trenitalia, mitigando così i tagli, ma per il solo anno 2011. Queste risorse sono state previste in più voci distinte:
 - la L 220/2010 ("Legge di stabilità") cambia destinazione d'uso ai **425 M€** ex L 2/2009 art. 25 comma 1.; da ripartirsi secondo criteri di premialità (ancora da assegnare);
 - la stessa *Legge di stabilità* destina alle Regioni a statuto ordinario anche "eventuali risorse aggiuntive", verosimilmente **50 M€**;
 - l'Accordo Governo-Regioni del 16/12 individua in **400 M€** la quota di risorse da destinare "alle regioni per le esigenze del trasporto pubblico locale" all'interno di un più vasto fondo in origine previsto per gli ammortizzatori sociali legati alla crisi economica
- Molte Regioni hanno fatto fronte ai tagli facendo aumenti straordinari delle tariffe (fino al 20-25%)



Risorse per il TPL 2010-11-12

Stato di fatto, tagli e prospettive

Il passato (2011)

Problemi per l'anno 2011:

Benché teoricamente recuperata la cifra totale dei finanziamenti si sono avuti i seguenti problemi:

- Incertezza continua sulle diverse voci al punto che i 425 M€ previsti ancora non sono stati assegnati
- Le voci di finanziamento relative all'Iva e alla manutenzione della rete non sono più presenti
- I 372 M€, e i 425 M€ (ancora da assegnare) non sono distribuiti con criteri storici per cui alcune Regioni si trovano molte meno risorse rispetto a quelle storiche
- Inoltre i **tagli complessivi** imposti dal DL78 del 2010 hanno spinto molte Regioni a **destinare altrove le risorse fiscalizzate per il TPL su gomma**.



4.1 Risorse per il TPL 2010-11-12

Stato di fatto, tagli e prospettive

Il futuro (dal 2012)

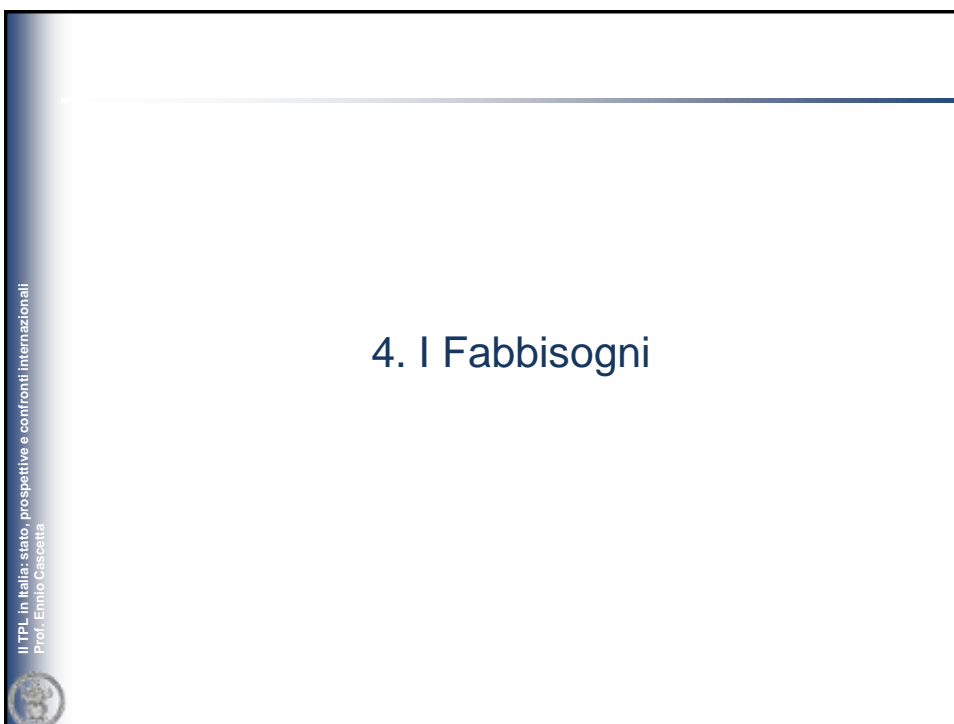
- Il decreto-legge n. 98/2011 (convertito con legge n. 111/2011), modificato dai decreti-legge nn. 201/2011 e 216/2011, istituisce, a decorrere dall'anno 2011, il **fondo per il finanziamento del TPL**, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario, con una dotazione di **1.200 milioni** di euro annui, il cui utilizzo è escluso dai vincoli del Patto di stabilità.
- L'**Accordo del 21 dicembre 2011** prevede, altresì, di assicurare al TPL un monte di risorse per il **2012**, pari a **1.748 mln €**, così individuati:

<i>Risorsa</i>	<i>Fonte normativa e note</i>	<i>Anno 2012 (M€)</i>
Fondo per il TPL anche ferroviario	DL 98/2011 art. 21, co. 3 (400 M€) DL 201/2011, art. 30, co. 3 (800 M€)	1.200
Fondo materiale rotabile anche ferroviario da destinare con provvedimento normativo anche a costi di esercizio.	DL 98/2011, art. 21, c. 2	314
Risorse statali aggiuntive a seguito sottoscrizione del "Patto"	Da stanziare da parte dello Stato	86
Trasferimenti reintegrati per servizi TPL ferroviari	Stornati dall'Edilizia sanitaria,	148
Totale generale		1.748

Le risorse statali aggiuntive, pari a 86 milioni di euro, saranno stanziare a seguito della sottoscrizione del Patto per l'efficiamento e la razionalizzazione del Trasporto Pubblico Locale italiano, secondo quanto previsto dall'Accordo del 21 dicembre 2011.


Il **gap** tra le risorse stanziare nel 2010 (2.055 milioni) e quelle previste per il 2012 (1.748 milioni) è pari a **307 milioni di euro**.





Sintesi del metodo per calcolare i servizi e i km di infrastrutture

Studio del Dipartimento di Ingegneria dei Trasporti dell'Università di Napoli "Federico II" per la Fondazione F. Caracciolo dell'ACI



Valutazione aggregata del fabbisogno annuo di servizi su gomma e su ferro urbani ed extraurbani tali da garantire un valore minimo della dotazione di servizi procapite (veic-km/abitante)

Ambiti considerati:

Gomma urbana: tutti i comuni con domanda sistematica generata > 30.000

- Clusterizzazione⁽¹⁾ effettuata (es. comuni con raggio < 6 km e popolazione < 150.000, ...)

Gomma urbana + extraurbana:

- Clusterizzazione⁽¹⁾ effettuata (es. province con raggio < 100 km, ...)

Ferro urbano⁽¹⁾: comuni di Roma, Milano, Napoli, Torino, Genova, Catania

- Valutazione aggregata del fabbisogno annuo di servizi (veic km) e infrastrutture (km rete) ferroviarie per raggiungere il 50° percentile di un panel di città europee

Ferro extraurbano: province di AN, BA, BO, CT, GE, MO, MI, NA, PA, PE, RM, TO

- Valutazione aggregata del fabbisogno annuo di servizi (veic km) ferroviari per raggiungere un valore minimo della dotazione di servizi procapite (veic-km/abitante) → 66° percentile del cluster

⁽¹⁾ si ipotizza una dotazione pari alla mediana del cluster

Il TPL in Italia: stato, prospettive e confronti internazionali
Prof. Emilio Cascetta

Il fabbisogno di servizi e infrastrutture (dall'analisi della domanda di mobilità)

	veic km attuali	incred veic km	incred % veic km
urbano gomma	764,633,493	81,696,230	10.7%
extra urbano gomma	1,087,015,251	109,069,268	10.0%
urbano metro	26,045,000	31,510,480	121.0%
urbano tram	23,572,800	41,517,409	176.1%
ferrovie regionali	68,000,000	15,658,203	23.0%
trenitalia	185,000,000	42,599,522	23.0%
totale ferro	302,617,800	131,285,614	43.4%
totale	2,154,266,544	322,051,113	14.9%

	km rete attuali	incred km rete	incred % km rete
urbano metro	161.9	239.8	148.1%
urbano tram	319.7	576.6	180.4%

Il TPL in Italia: stato, prospettive e confronti internazionali
Prof. Emilio Cascetta



Il fabbisogno di servizi e investimenti (dal "Patto per la Mobilità")

Dicembre 2006 - Accordo tra Governo e Regioni sul trasporto pubblico di interesse regionale e locale con l'insediamento di un **tavolo di lavoro** per la definizione delle linee strategiche di sviluppo del tpl, che ha operato per oltre 6 mesi con il **coordinamento della Presidenza del Consiglio e con la partecipazione di 4 Ministeri** (Economia e finanze, Trasporti, Sviluppo economico e Affari regionali), **delle Regioni, dell'Anci, dell'Upi, delle Associazioni datoriali delle imprese di trasporto pubbliche e private e dei Sindacati nazionali di categoria** ed ha concluso i propri lavori con un documento, di un **Patto per la Mobilità**, condiviso dai partecipanti, recante un pacchetto di regole e di risorse destinate a trovare una risposta nella manovra finanziaria 2008.

1) Per il potenziamento delle infrastrutture ferroviarie regionali e metropolitane: 21.000 M€ (di cui 3,5 miliardi per completare i 17 miliardi di investimenti in corso di realizzazione)

2) Per gli investimenti nei nodi RFI: 2.700 M€

3) Per la sicurezza ferroviaria e per le nuove tecnologie: 2.000 M€

4) Potenziamento e ammodernamento materiale rotabile:

Trenitalia: 6.400 M€ (da Piano industriale FS)

Ferrovie regionali: 2.500 M€

Trasporto su gomma e metropolitano: 3.400 M€

Totale: 12.300 M€

TOTALE: 38.000 M€

Il TPL in Italia: stato, prospettive e confronti internazionali
Prof. Emilio Cascetta



Il fabbisogno di risorse in diversi scenari

	costi unitari	ricavi da traff unit	corrispett unitari	situazione attuale	misure patto mobilità	misure su base domanda	
				risorse	incremento risorse		
Scenario attuale	urbano gomma	4.75	1.61	2.55	1,949,815,407	147,660,926	208,325,387
	extra urbano gomma	2.83	1.31	1.52	1,652,263,182	125,127,082	165,785,288
	urbano metro	18.76	6.78	10.47	274,879,118	20,816,794	329,933,262
	urbano tram	4.75	1.61	2.55	60,110,640	4,552,222	105,869,394
	ferrovie regionali	18.76	6.78	10.47	712,000,000	125,647,059	163,950,592
	trenitalia	14.02	4.31	9.71	1,796,116,505	533,980,583	413,587,591
	totale servizi				6,445,184,851	957,784,665	1,387,451,514
	totale investimenti					3,800,000,000	4,674,688,530
totale				6,445,184,851	4,757,784,665	6,062,140,044	
Scenario ricavi (ricavi +10%)	variazione risorse						
	urbano gomma	4.75	1.77	2.39	- 123,105,992	15,232,028	72,066,302
	extra urbano gomma	2.83	1.44	1.39	- 142,398,998	- 28,055,895	9,098,216
	urbano metro	18.76	7.45	9.79	- 17,786,716	1,683,076	290,797,418
	urbano tram	4.75	1.77	2.39	- 3,795,221	469,586	95,389,870
	ferrovie regionali	18.76	7.45	9.79	- 46,071,678	71,445,085	107,270,096
	trenitalia	14.02	4.75	9.28	- 79,827,400	430,420,712	315,378,520
	totale servizi				- 412,986,005	491,194,594	890,000,422
	totale investimenti					3,800,000,000	4,674,688,530
	totale				- 412,986,005	4,291,194,594	5,564,688,952

Il TPI in Italia: stato, prospettive e confronti internazionali
Prof. Emilio Casetta



Il fabbisogno di risorse in diversi scenari

	costi unitari	ricavi da traff unit	corrispett unitari	situazione attuale	misure patto mobilità	misure su base domanda	
				risorse	variazione risorse		
Scenario efficientamento (costi -10%)	urbano gomma	4.28	1.61	2.08	- 363,200,909	- 243,045,450	- 193,681,231
	extra urbano gomma	2.55	1.31	1.24	- 307,625,316	- 205,794,921	- 172,706,631
	urbano metro	16.89	6.78	8.59	- 49,256,622	- 32,170,068	221,554,659
	urbano tram	4.28	1.61	2.08	- 11,197,080	- 7,492,821	74,951,544
	ferrovie regionali	16.89	6.78	8.59	- 127,585,956	- 24,454,066	6,985,714
	trenitalia	12.62	4.31	8.31	- 259,439,051	197,411,003	94,408,110
	totale servizi				-1,118,304,934	- 315,546,322	31,512,165
	totale investimenti					3,800,000,000	4,674,688,530
totale				-1,118,304,934	3,484,453,678	4,706,200,695	
Scenario ricavi + efficientamento	urbano gomma	4.28	1.77	1.91	- 486,306,902	- 375,474,347	- 329,940,317
	extra urbano gomma	2.55	1.44	1.11	- 450,024,314	- 358,977,898	- 329,393,703
	urbano metro	16.89	7.45	7.92	- 67,043,338	- 51,303,785	182,418,815
	urbano tram	4.28	1.77	1.91	- 14,992,301	- 11,575,456	64,472,021
	ferrovie regionali	16.89	7.45	7.92	- 173,657,633	- 78,656,039	- 49,694,782
	trenitalia	12.62	4.75	7.87	- 339,266,451	93,851,133	- 3,800,961
	totale servizi				-1,531,290,939	- 782,136,393	- 465,938,927
	totale investimenti					3,800,000,000	4,674,688,530
totale				-1,531,290,939	3,017,863,607	4,208,749,602	

Il TPI in Italia: stato, prospettive e confronti internazionali
Prof. Emilio Casetta



Alcuni esempi di finanziamento: le buone pratiche europee

Il TPI in Italia: stato, prospettive e confronti internazionali
Prof. Emilio Cascetta



1. I programmi di investimento sul tram in Francia
2. Regno Unito: nuovi progetti ed esperienze di PPP
3. Un caso affermato: l'estensione della metropolitana di Madrid
4. LRT di Bergen (Norvegia): l'uso del "road pricing"
5. La metro di Copenaghen ("La cattura del valore")

Il TPI in Italia: stato, prospettive e confronti internazionali
Prof. Emilio Cascetta



5. Regolazione del mercato

Lo stato delle regole

Regole incerte e in continuo cambiamento sulle forme ed i tempi della apertura al mercato
Il settore ha visto, solo negli ultimi anni, il succedersi di diverse norme

- **dal 1997**, anno di approvazione del Decreto Burlando (DLGS 422/97), la normativa italiana si caratterizza per aver favorito e ostacolato la concorrenza per il mercato (affidamento tramite gara) e nel mercato (apertura alla concorrenza)
- **dal 2001** trasferimento alle Regioni delle competenze e delle risorse per il trasporto ferroviario regionale (federalismo ferroviario)
- la **L. 42/2009** relativa alla "Delega al Governo in materia di federalismo fiscale, individua espressamente tra i principi e i criteri direttivi un sistema particolare di determinazione del costo da finanziare (art. 8, comma 1, lettera c) basato su "costi standard"
- il **D.L. 138/2011**, convertito dalla L 148/2011, si pone la finalità di avviare la liberalizzazione dei Servizi Pubblici Locali
- il **DI 201/2011** "Disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici", convertito dalla L 214/2011, punta alla **liberalizzazione del settore dei trasporti**, prevedendo l'estensione al TPL della riforma dei SPL e la creazione di un'**Autorità** per il settore dei trasporti con i compiti di garantire condizioni eque di accesso alle infrastrutture e alle reti, definire i criteri per la fissazione di tariffe, canoni e pedaggi, stabilire le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto, definire gli schemi dei bandi di gara, ecc.



Lo stato delle regole

Le prossime tappe da rispettare (decreto legge n.138 del 13 agosto 2011):

Individuazione dei bacini:

le regioni e le province autonome organizzano lo svolgimento dei servizi pubblici locali a rete di rilevanza economica in ambiti o bacini territoriali ottimali e omogenei tali da consentire economie di scala e di differenziazione idonee a massimizzare l'efficienza del servizio, entro il termine del 30 giugno 2012.

Verifica di mercato:

gli enti locali, nel rispetto dei principi di concorrenza, di libertà di stabilimento e di libera prestazione dei servizi, verificano la realizzabilità di una gestione concorrenziale dei servizi pubblici locali di rilevanza economica, liberalizzando tutte le attività economiche.

Procedure competitive ad evidenza pubblica:


nel caso in cui l'ente locale intende procedere all'attribuzione di diritti di esclusiva, il conferimento della gestione di servizi pubblici locali avviene in favore di imprenditori o di società in qualunque forma costituite individuati mediante procedure competitive ad evidenza pubblica, nel rispetto dei principi del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

Criticità:

- Quali strumenti per individuare i bacini e quali enti di gestione legati ai bacini
- Modalità e tempistiche delle verifiche di mercato
- Procedure competitive ad evidenza pubblica: gestione del personale e del materiale rotabile




Il TPL in Italia: stato, prospettive e confronti internazionali
Prof. Emilio Casaccia



6. Conclusioni e proposte

Il TPL in Italia: stato, prospettive e confronti internazionali
Prof. Emilio Casaccia



Conclusioni e proposte

- risorse ancora incerte per i contratti di servizio oltre il 2012
- quadro indefinito dei servizi di TPL offerti in Italia
- regole sovrapposte e di non semplice attuazione
- necessità di uno sviluppo del TPL:
 - servirebbero oltre un miliardo di euro di risorse aggiuntive annue per aumentare la dotazione di servizi pro capite e portarla a quella europea a condizioni attuali
 - servirebbero circa 4 miliardi di euro di risorse aggiuntive annue per aumentare la media della dotazione pro capite di infrastrutture e portarla a quella europea

Conclusioni e proposte

- prima di ogni altra considerazione è necessario un quadro certo delle risorse del TPL e delle condizioni in Italia (**System & Spending review**);
- un efficientamento dei costi del 10% consente di recuperare oltre un miliardo di euro, per realizzare gli incrementi di servizi necessari consentendo anche una diversa distribuzione tra gomma e ferro;
- bisogna rivedere le possibili fonti di finanziamento
 - fiscalizzazione su IRPEF o IVA per evitare il paradosso del TPL;
 - tassazione regionale;
 - tasse di scopo urbane (es. ISCOF, versement transport);
 - cattura del valore;
 - Partnership Pubblico Private;
- è necessario definire un sistema di regole certe e il più possibile automatiche che affrontino, tra gli altri, il problema dell'individuazione dei bacini ottimali, dei corrispondenti enti di regolazione, delle modalità e tempistiche delle verifiche di mercato, della gestione del personale e del materiale rotabile (**Nuova Legge Quadro del TPL**);
- è necessario promuovere azioni di efficientamento come:
 - Revisione delle tipologie di servizio;
 - introdurre meccanismi incentivanti (per aggregazioni aziende, grado di liberalizzazione, risorse aggiuntive);
 - istituire rapidamente l'Autorità per la concorrenza nei trasporti che definisca i criteri per l'individuazione dei bacini, verifiche di mercato, i bandi tipo, ecc.

