



Regione Lombardia

Innovazione ed economia per il trasporto pubblico lombardo

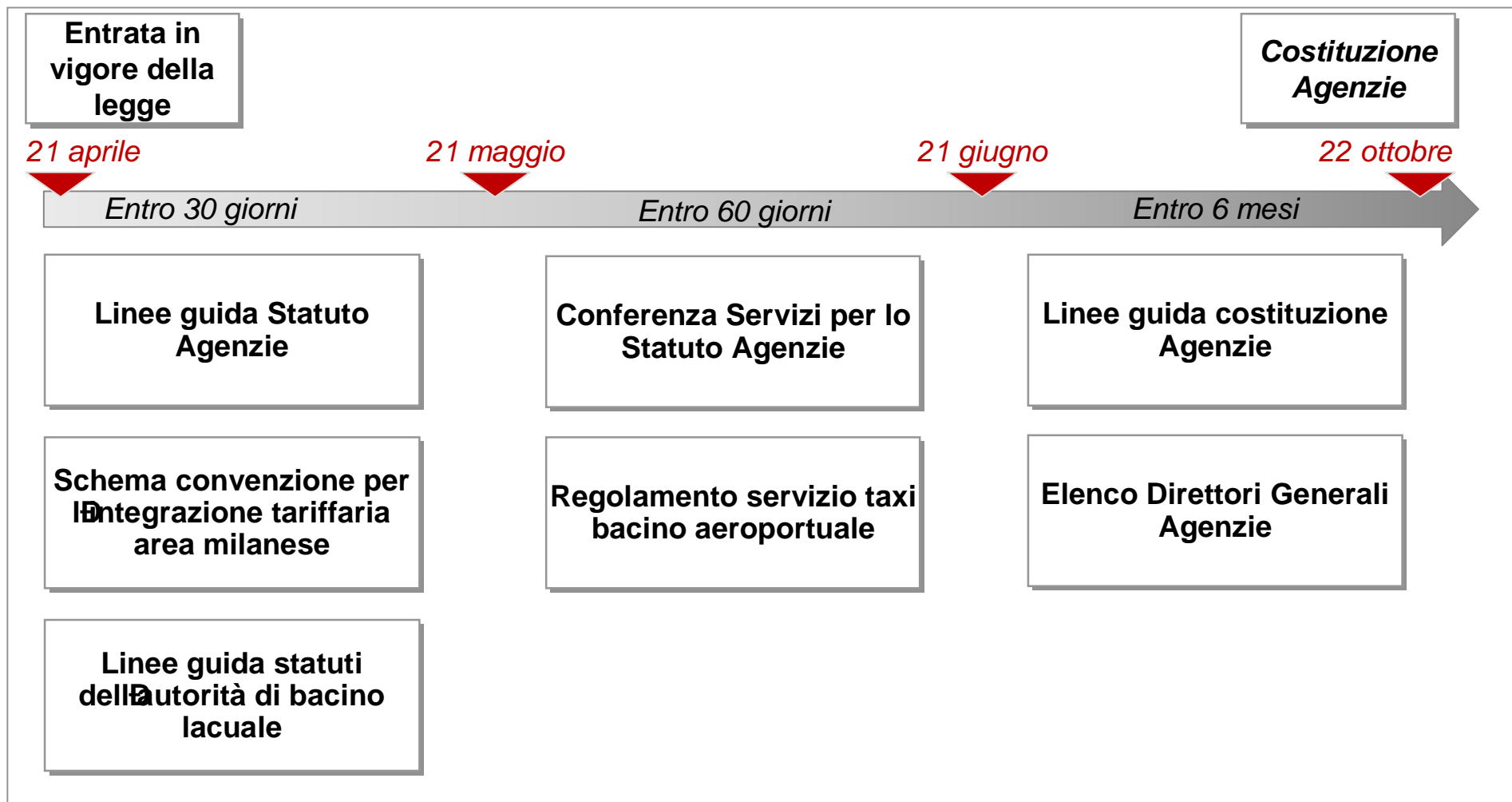
Intervento di Raffaele Cattaneo

Milano, 28 Giugno 2012

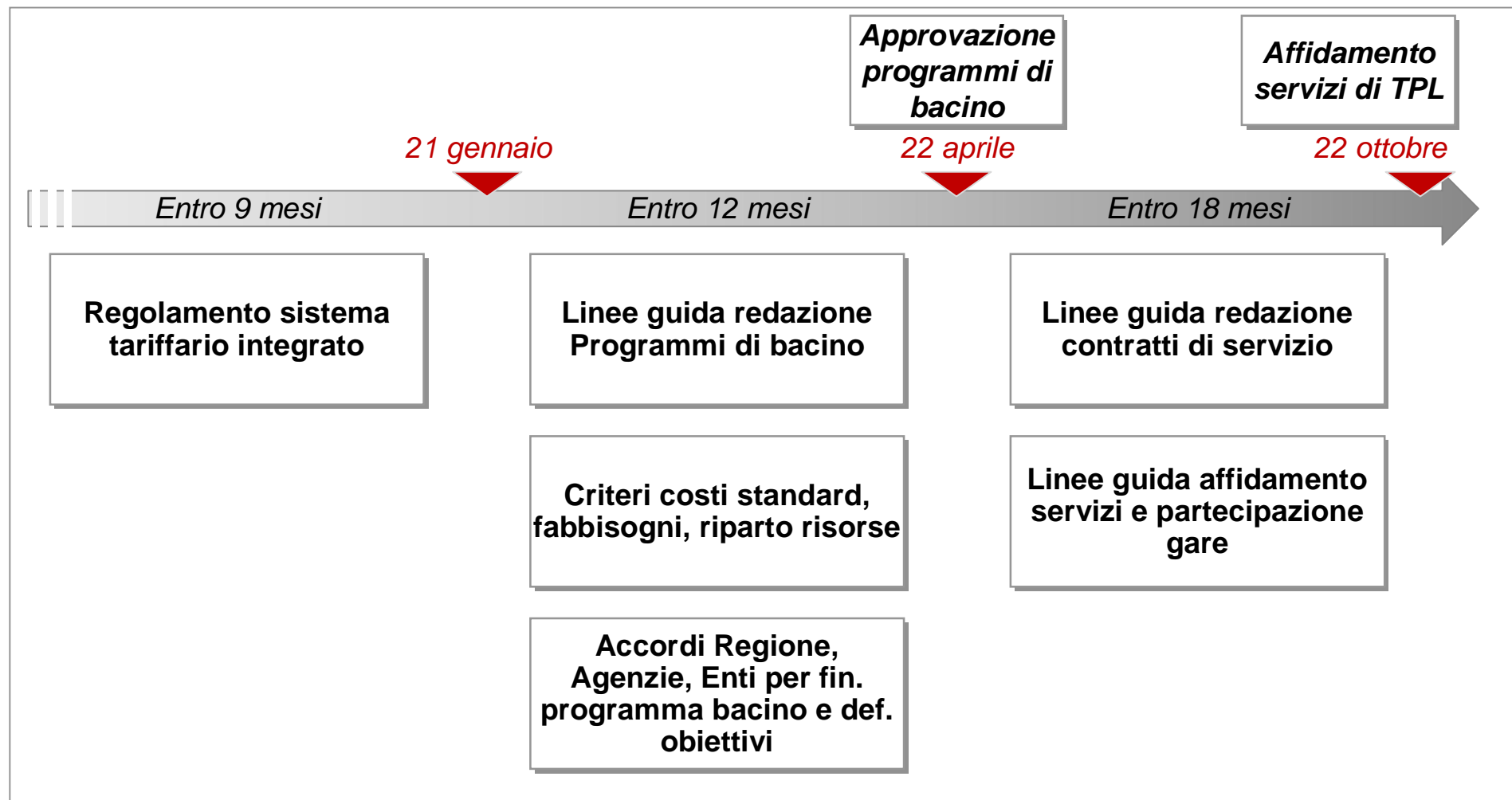


Regione Lombardia

Tempi di attuazione della Riforma del TPL (1/2)



Tempi di attuazione della Riforma del TPL (2/2)



Trasporto ferroviario: Assetto attuale del settore

MACRO NUMERI IN ITALIA

- La rete ferroviaria, gestita da Rete Ferroviaria Italiana SpA, si estende per circa 16.700 chilometri, di cui oltre 1.000 chilometri in AV/AC
- Il mercato ferroviario passeggeri in Italia vale 310 milioni di treni-km, di cui circa il 75% TPL regionale. Il 95% dell'offerta erogata è stata realizzata da Trenitalia
- I passeggeri trasportati sono circa 800 milioni di cui il 73% da parte di Trenitalia
- Le imprese ferroviarie titolari di licenza di trasporto sono 47

MACRO NUMERI IN LOMBARDIA

- La rete ferroviaria regionale si estende per circa 1.900 chilometri, a cui si affiancano 122 chilometri di rete in AV/AC
- Il mercato ferroviario passeggeri in Regione Lombardia vale 37 milioni di treni-km, prima regione italiana, erogati dall'operatore TreNord
- I passeggeri trasportati sono circa 670 mila che usufruiscono di un'offerta di 2.200 corse per giorno



Trasporto pubblico locale: Assetto attuale del settore

MACRO NUMERI IN ITALIA

- Nel settore TPL gomma operano circa 1.200 aziende, il 90% con meno di 100 addetti, il 13% operatori pubblici che rappresentano il 90% del fatturato
- Complessivamente il settore impiega circa 87.200 dipendenti
- Nel 2009 i passeggeri trasportati sono stati circa 3,9 mld, di cui 3 mld relativi al servizio urbano
- L'offerta erogata è pari a circa 1.850 mln di bus km, attraverso l'utilizzo di 46.236 autobus
- La dimensione economica del settore è pari a circa 8 miliardi euro

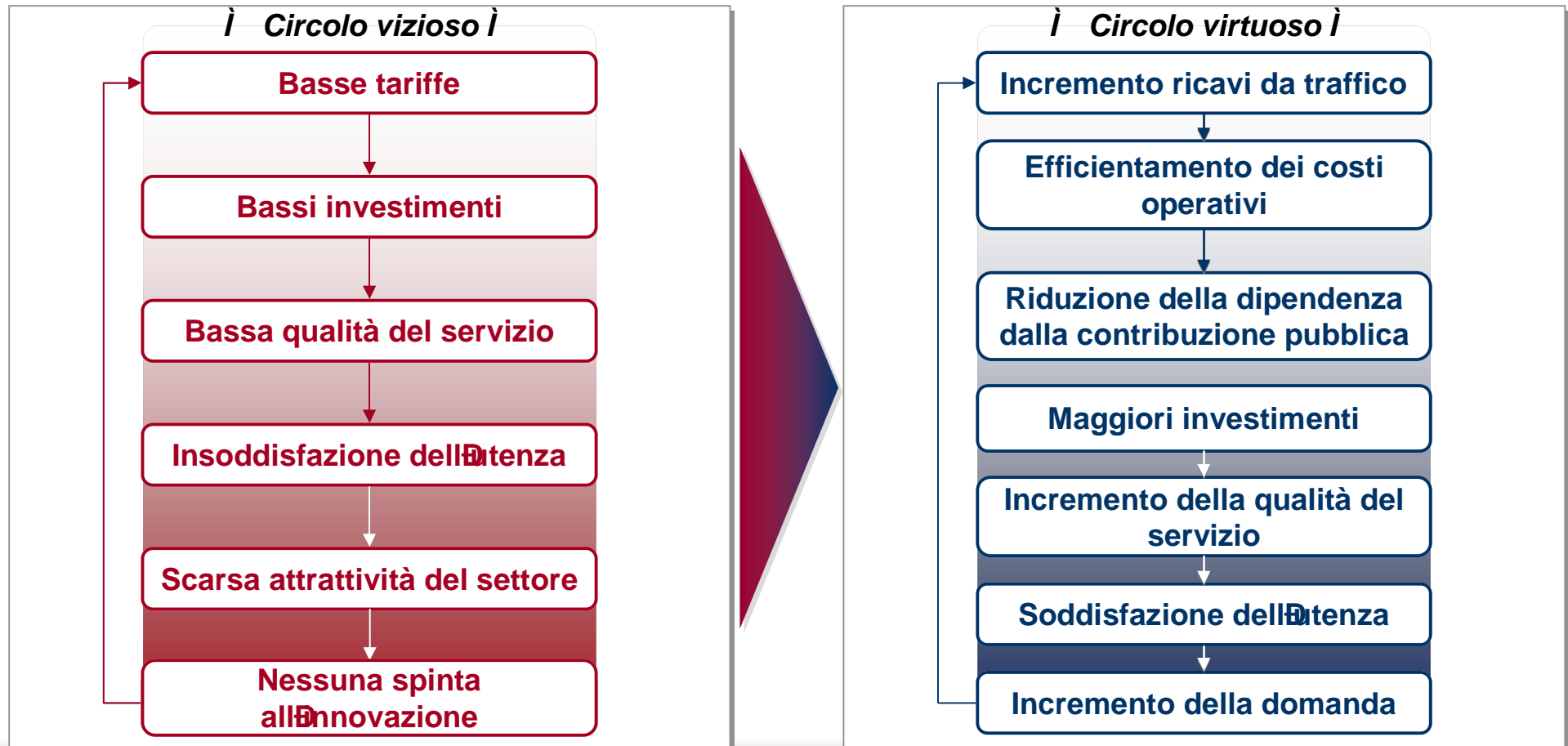
MACRO NUMERI IN LOMBARDIA

- Il settore del TPL in Regione Lombardia è caratterizzato dalla presenza di 106 aziende
- Complessivamente il settore impiega circa 15.400 addetti
- Nel 2010 i passeggeri trasportati sono stati oltre 1 miliardo, di cui circa 600 relativi ai servizi bus, metro e tram
- L'offerta complessivamente erogata supera i 500 milioni di vetture km, di cui più di 280 milioni relativi ai servizi bus, tram e metro
- La dimensione economica del settore, nel 2010, è di 1,85 miliardi di euro



Invertire il ciclo del trasporto pubblico

Il settore si trova oggi in una spirale negativa e le potenzialità di innesco di un circolo virtuoso passano attraverso una nuova fase di regolamentazione e l'attivazione di leve industriali orientate al miglioramento del servizio.



La riforma del TPL lombardo è coerente con il contesto normativo nazionale e realizza i principi contenuti nel DL Liberalizzazioni

Bacini

**DL 1/2012
Liberalizzazioni**

Entro il **30 giugno 2012 obbligo per le regioni** di organizzazione i SPL in **ambiti o bacini territoriali ottimali e omogenei**, non inferiori al territorio provinciale, tali da consentire economie di scala e di differenziazione idonee a massimizzare l'efficienza del servizio

**Riforma TPL
lombardo**

Definizione di bacini provinciali o sovra provinciali e di lotti con dimensioni minime, a fronte di benchmark internazionali

Gare

**DL 1/2012
Liberalizzazioni**

Dal 2013 applicazione di procedure di affidamento dei servizi a evidenza pubblica da parte di Regioni e Enti Locali quale **elemento di valutazione della virtuosità e attribuzione prioritaria di finanziamenti pubblici** agli enti gestori degli ambiti o bacini territoriali ottimali e ai gestori selezionati tramite procedura ad evidenza pubblica










**Riforma TPL
lombardo**

Gara quale modalità primaria per l'affidamento dei servizi



Assetto del settore del TPL in Europa

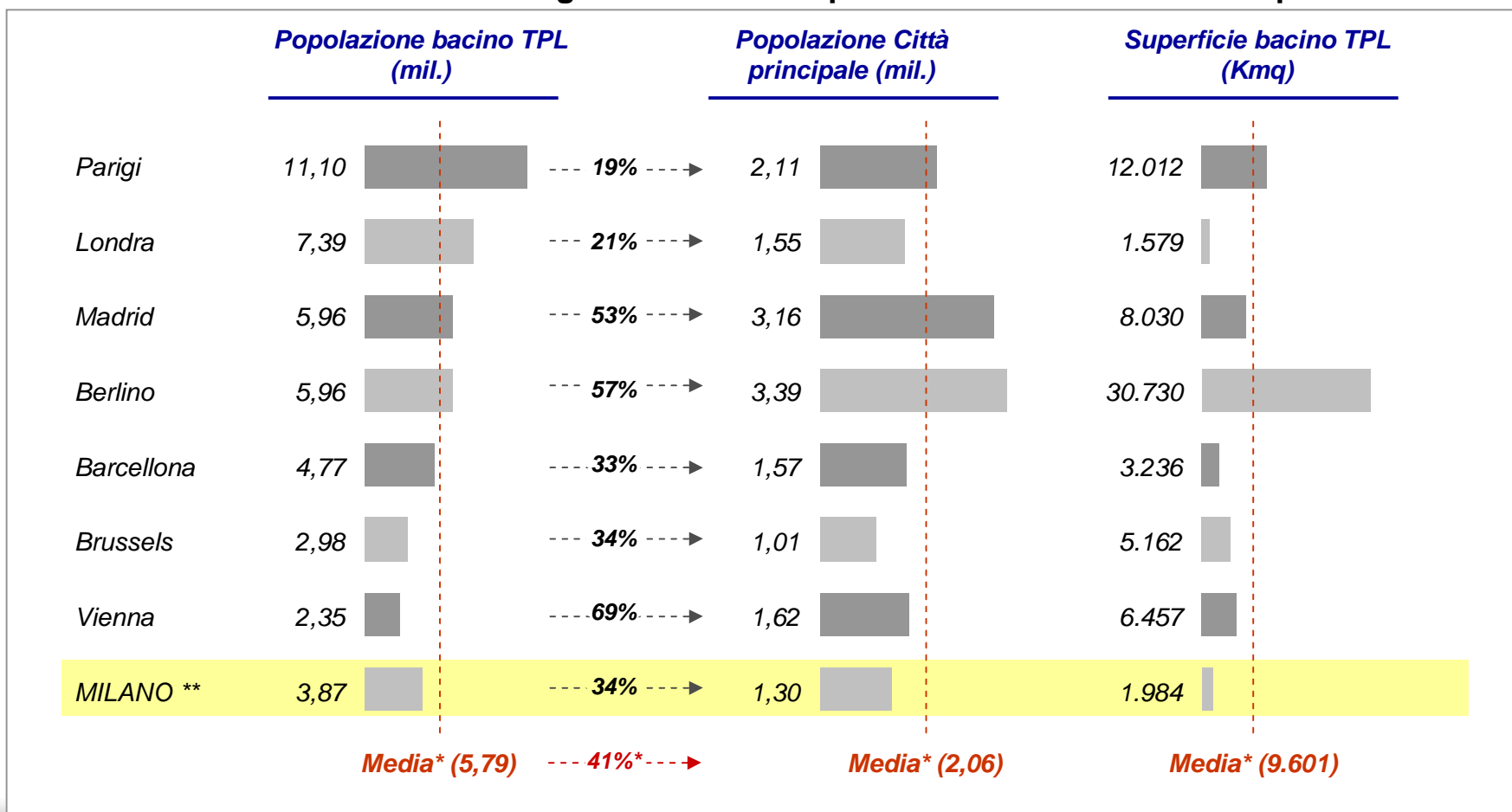
È Regolamentazione del TPL nei principali Paesi Europei: Benchmark a livello europeo È

Paese	Regolazione del mercato	Tipologia di contratto*	Affidamento del servizio
Svezia	 Mercato <u>regolamentato</u> (affidamenti tramite gara)	<u>Gross cost</u> nella maggioranza dei casi con incentivi basati sulla qualità del servizio	A discrezione dell'Autorità locale.
Germania	 Mercato <u>regolamentato</u> (possibilità di affidamento tramite gara)	<u>Net cost</u>	<u>S. commerciali</u> : licenza esclusiva 8 anni <u>S. non commerciali</u> : affidamento diretto (> casi) o su competizione
Francia (al di fuori dell'Ile de France)	 Mercato <u>regolamentato</u> (affidamenti tramite gara)	<u>Management Contract</u> nella maggioranza dei casi (con un sistema di incentivi/penalità)	A discrezione dell'Autorità locale.
Ile de France	 Affidamento diretto	<u>Net cost</u>	Affidamento dei servizi a RATP, SNCF e Optile
Inghilterra (al di fuori Londra)	 Mercato <u>deregolamentato</u>	<u>Net cost</u>	<u>S. commerciali</u> : libera competizione <u>S. non commerciali</u> : affidamento su base competitiva
Londra	 Mercato <u>regolamentato</u> (obbligo di affidamento tramite gara)	<u>Net cost o Gross cost</u> con incentivi basati sulla qualità del servizio	Affidamento su base competitiva
Olanda	 Mercato <u>regolamentato</u> (affidamenti diretti o tramite gara)	<u>Gross cost o Net cost</u> con incentivi basati sulla qualità del servizio	A discrezione dell'Autorità locale.
Belgio	 Affidamento diretto	<u>Net cost</u> nella maggioranza dei casi	Affidamento diretto. È presente un <u>mercato di II livello</u> (sub-affido) <u>su base competitiva</u>
Spagna	 Mercato <u>regolamentato</u> (affidamenti diretti o tramite gara)	<u>Net cost</u> nella maggioranza dei casi	Affidamento tramite gara per i servizi regionali ed extra urbani. Affidamenti diretti per i servizi urbani

(*) Gross Cost: copertura del deficit tra ricavi da traffico e costi di produzione; Net Cost: contributi predefiniti
Fonte: elaborazioni Axterria su dati UITP

In Europa i bacini di TPL delle principali aree metropolitane europee presentano dimensioni sensibilmente superiori a quella milanese ...

Confronto delle grandi aree metropolitane dei sistemi TPL europei



(*) Nella media non è compreso il valore di Milano (**) Il bacino di Milano coincide con la relativa Provincia.

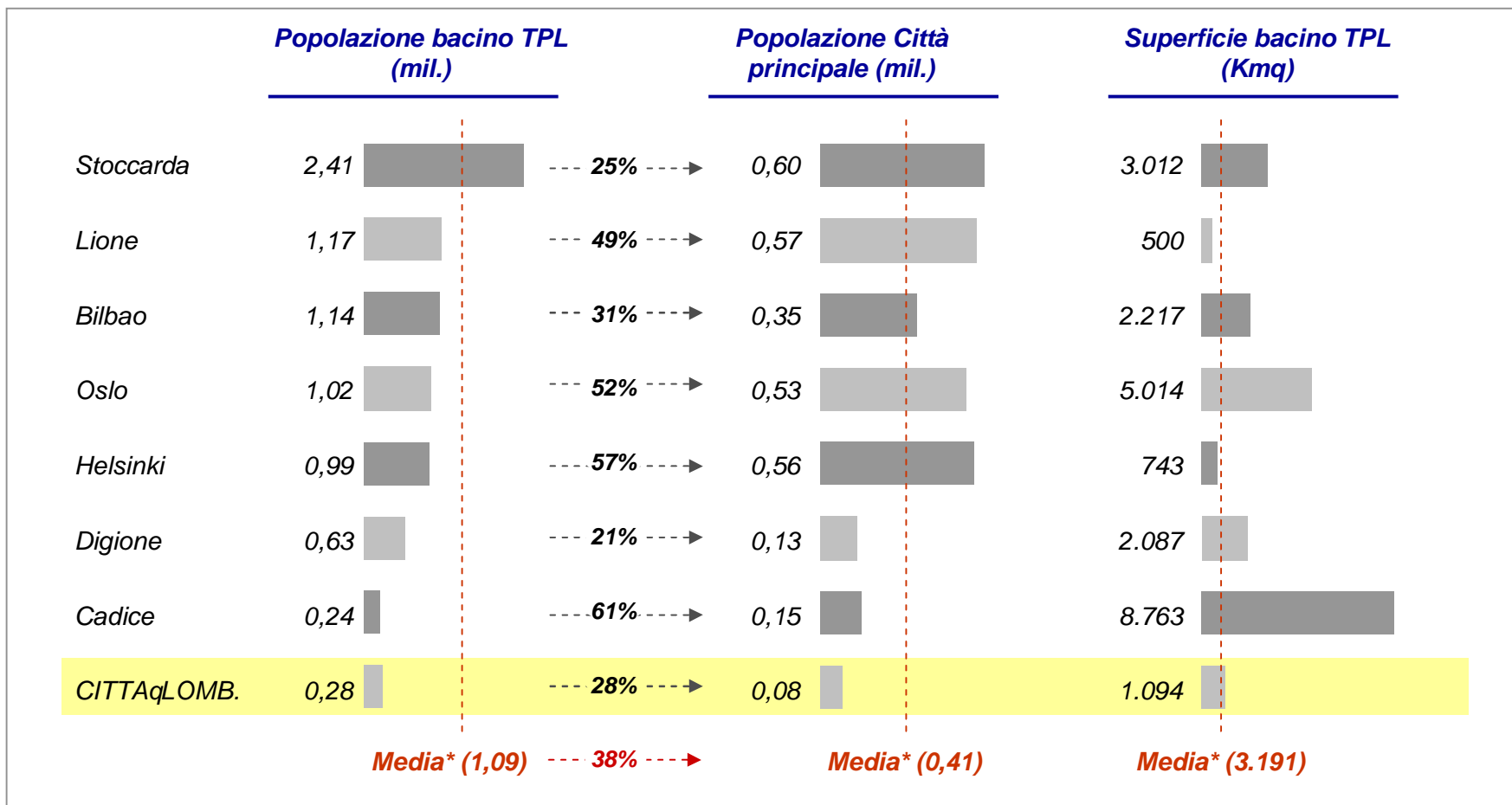
Fonte: Elaborazioni Axteria



Regione Lombardia

È e degli altri bacini lombardi

Confronto dei sistemi TPL europei

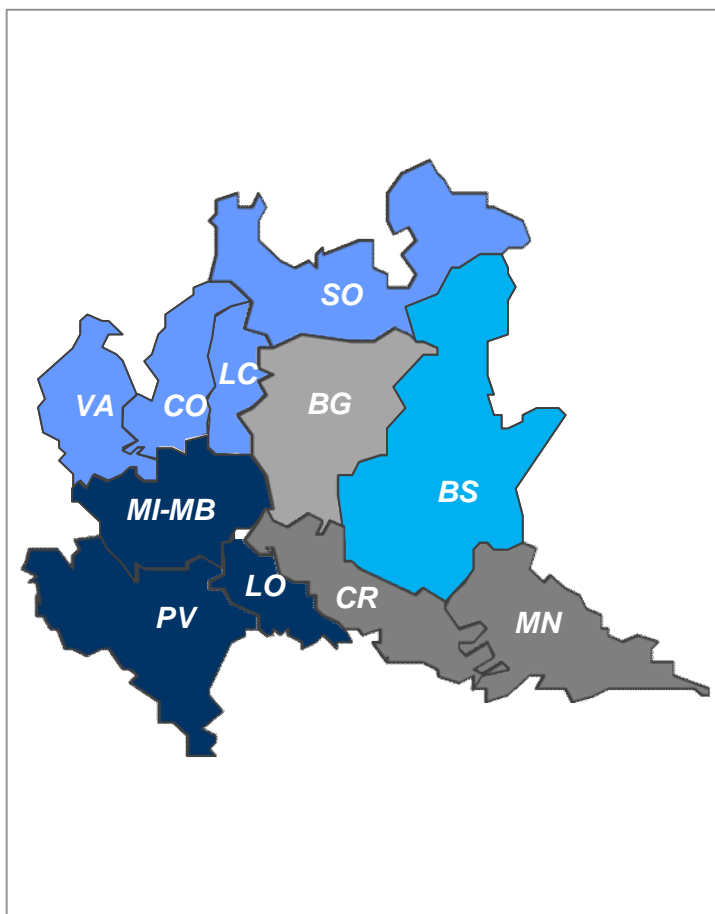


La creazione di bacini tra 20 e 30 mln di Km, in linea con le tendenze europee, permette di ottenere economie di razionalizzazione e ottimizzazione

(*) Nella media non è compreso il valore della Città media Lombarda

Fonte: Elaborazioni Axteria

Costituzione di 5 bacini di trasporto pubblico, a fronte di benchmark internazionali e in coerenza con la normativa nazionale sulle liberalizzazioni



BACINO (2009)	Superficie (Kmq)	%	Popolazione (migliaia di ab)	%	Percorrenze* (mln di vett.-Km)	%
Mi. Mb. Pv-Lo	5.731	24%	4.734	48%	194,8	65%
Brescia	4.784	20%	1.243	13%	29,5	10%
Bergamo	2.723	11%	1.087	11%	23,3	8%
Cr . Mn	4.110	17%	775	8%	17,5	6%
Va. Co. Lc. So	6.515	28%	1.988	20%	33,6	11%
Totale	23.863	100%	9.826	100%	298,8	100%

(*) Percorrenze servizio TPL gomma, tram, metro, a fune
Fonte: elaborazioni Axteria su dati Regione Lombardia



Sintesi dei benefici della riforma del settore TPL lombardo

Azioni

Governance

- **Ottimizzazione della gestione** mantenendo le competenze attuali in capo a Comuni capoluogo e Province prevedendone l'esercizio in forma associata nelle Agenzie per maggiore integrazione e coordinamento, con costi già sostenuti dal sistema

Efficienza

- **Razionalizzazione della rete** che permetterebbe l'eliminazione delle sovrapposizioni per almeno il 3% della produzione
- **Efficientamento dei costi a seguito dell'integrazione di aziende** che permetterebbe risparmi pari all'8% dei costi operativi

Efficacia

- Applicazione dell'**integrazione tariffaria** e possibile incremento dei passeggeri medio annuo del 4%
- Miglioramento della **qualità del servizio**
- Aumento degli **investimenti**

**Benefici complessivi
145 mln Ö**

Legge di Riforma: altri temi di interesse

Previsioni L.R. 6/2012

Soppressione delle Province

- “ Esercizio delle **funzioni TPL** da parte delle **Province** all'interno delle **Agenzie** fino alla **data di attuazione** della normativa nazionale
- “ **Possibile partecipazione della Regione** all'interno delle **Agenzie**

Regione quale soggetto atto a garantire l'esercizio delle funzione di competenza delle Province

Costi standard

- “ **Riparto delle risorse** secondo:
 - ✓ Costi standard dei servizi: in funzione delle diverse modalità di trasporto e di indicatori strutturali
 - ✓ Fabbisogni di mobilità
 - ✓ Criteri di premialità: quota non inferiore al 5% legata al raggiungimento di obiettivi di efficacia, efficienza, qualità

Costi standard quale criterio di riparto delle risorse per riequilibrare la situazione attuale basata sullo storico

Contrattazione di secondo livello

- “ **Previsione** all'interno dei **bandi di gara** e dei **contratti di servizio di clausole** volte a garantire:
 - ✓ Mantenimento dei livelli occupazionali
 - ✓ Rispetto CCNL di settore
 - ✓ Rispetto delle condizioni economiche/normative previste dalla contrattazione integrativa*

Contrattazione di secondo livello quale strumento di flessibilità del costo del lavoro e di miglioramento della produttività

(*) Ai sensi e per effetto del regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148

