



Investire nel trasporto pubblico

Roma, 12 luglio 2017

Agenda

- 1 Dati chiave del settore
- 2 Caratteristiche del parco e delle reti
- 3 Lo stato dell'arte
- 4 Obiettivo: un trasporto pubblico «europeo»
- 5 Integrare le risorse
- 6 I benefici

Dati chiave del settore



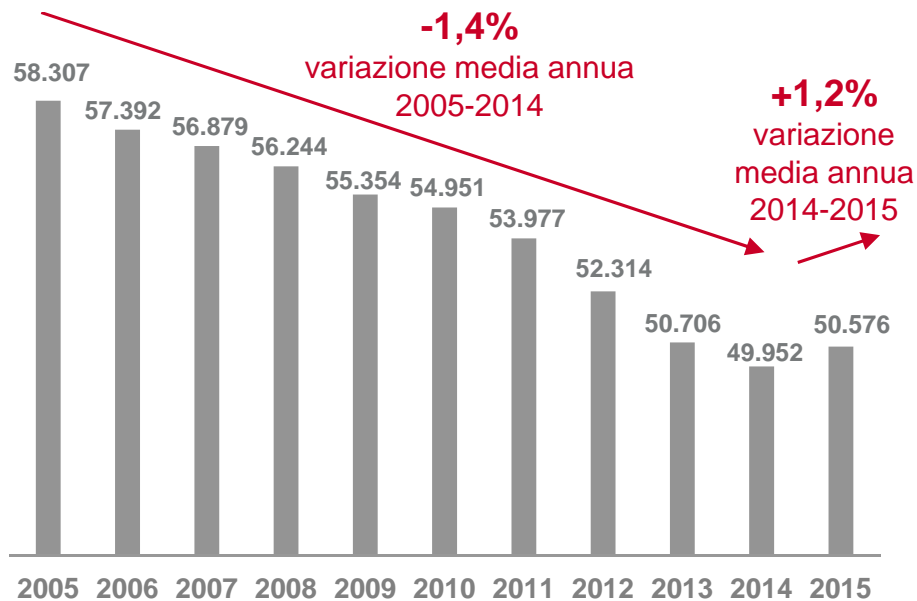
TPL: crescita economica, coesione sociale, innovazione, occupazione e sviluppo sostenibile

Caratteristiche del parco e delle reti

Autobus (1/2)

Riduzione del parco circolante

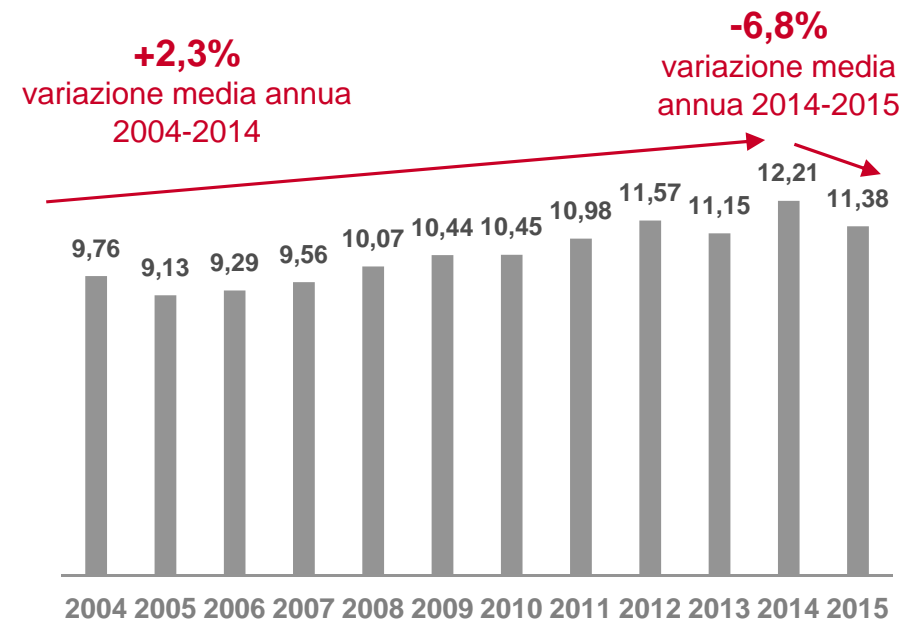
Parco autobus circolante, 2012-2015 (n.)



Fonte: ASSTRA

Anzianità del parco

Età media parco autobus, 2014-2015 (anni)



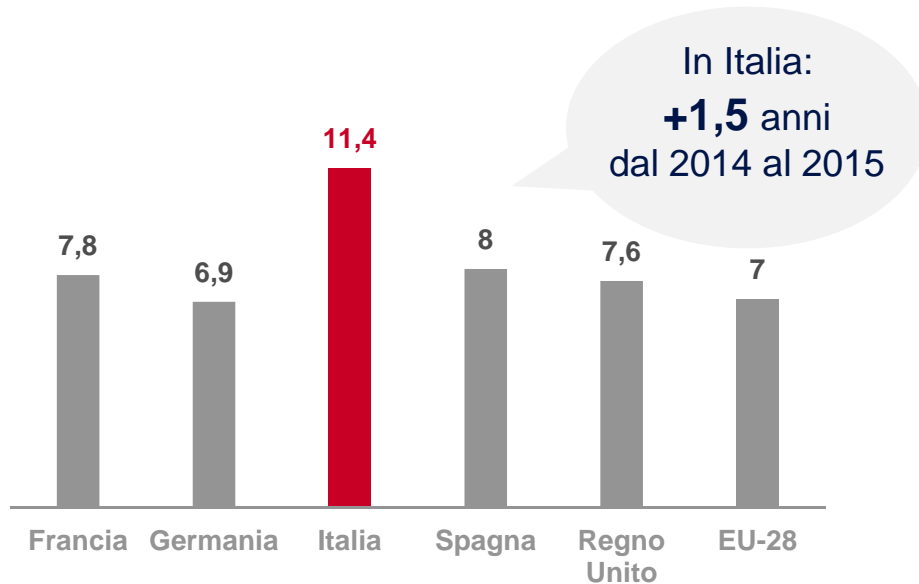
Fonte: ASSTRA

Caratteristiche del parco e delle reti

Autobus (2/2)

Parco mezzi più anziano d'Europa

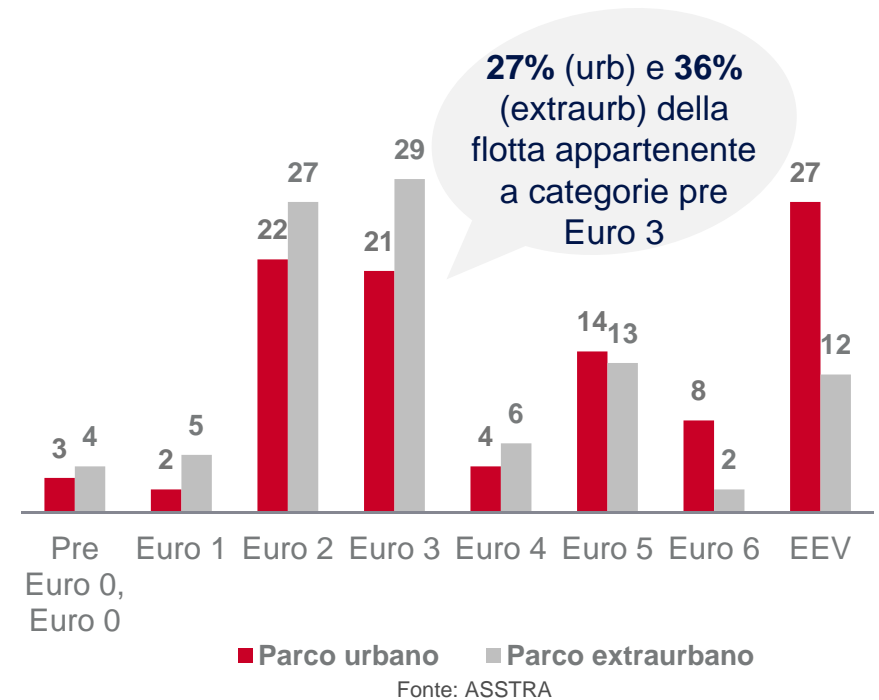
Età media autobus in Europa, 2015 (anni)



Fonte: ASSTRA

Parco con elevati livelli di emissioni

Parco autobus urbano ed extraurbano per livelli di emissioni, 2015 (%)



Fonte: ASSTRA

Caratteristiche del parco e delle reti

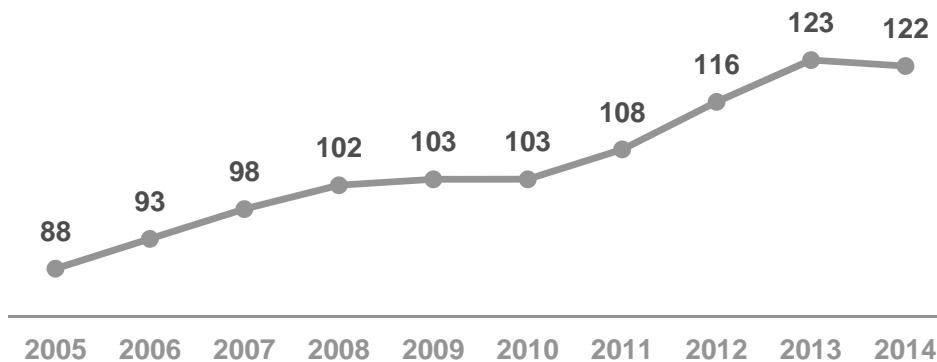
Metropolitane

La rete registra una moderata espansione

+25,6% parco rotabile
2010-2015

+38% vetture-km
2005-2014

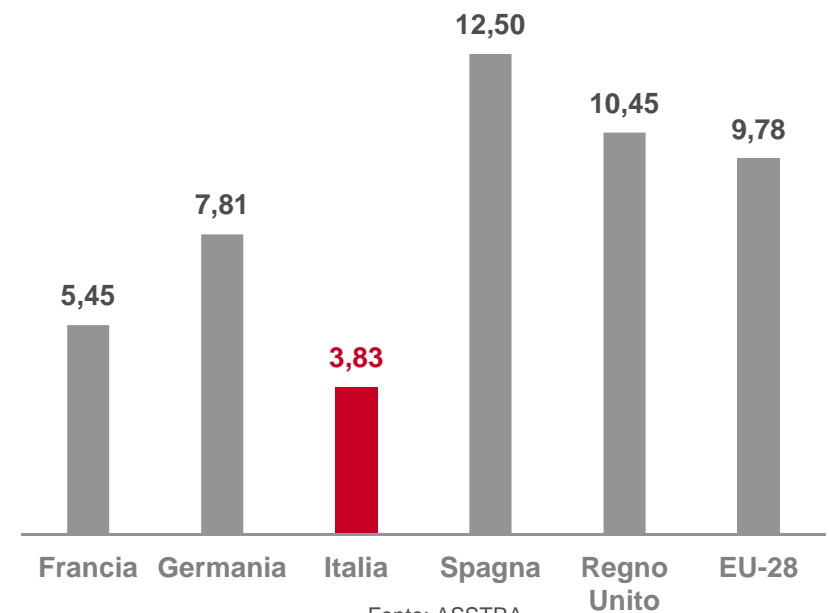
Servizio metropolitane: vetture-km, 2005-2014 (milioni)



Fonte: ASSTRA

Offerta metropolitana italiana è tra le più basse in Europa

Estensione rete metropolitana, 2015 (km rete/mln ab)



Fonte: ASSTRA

Caratteristiche del parco e delle reti

Tranvie

Settore complessivamente in crescita nonostante una flessione negli ultimi anni

+11%

parco rotabile
2005-2014

+9,2%

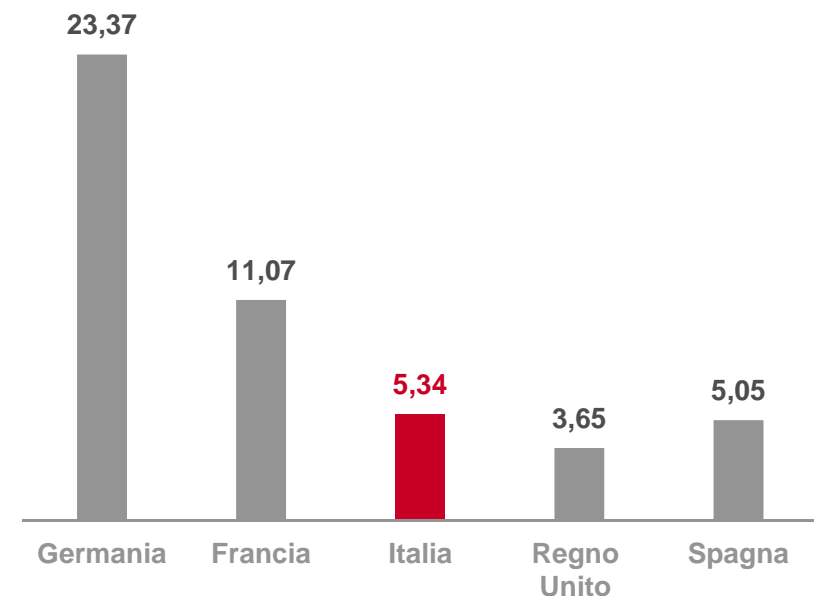
vetture-km
2005-2011

+3-4%

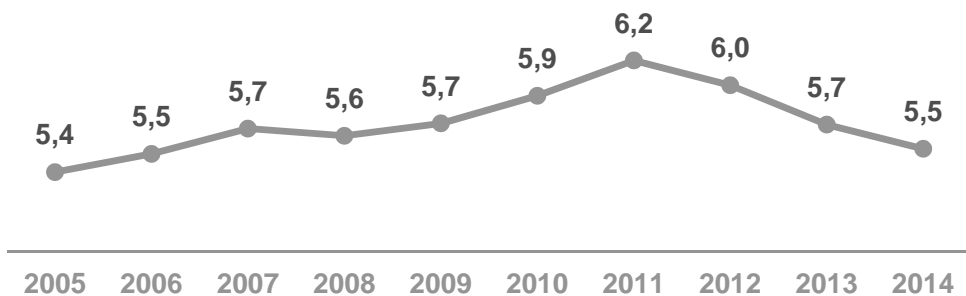
Crescita percorrenze e
quantità posti-km 2005-2014

Modesto sviluppo infrastrutturale rispetto ad altri Paesi europei

Estensione rete tranviaria, 2015 (km rete/mln ab)



Offerta settore tranviario nazionale, 2005-2014 (miliardi posti-km)



Fonte: ASSTRA

Fonte: ASSTRA

Caratteristiche del parco e delle reti

Rete ferroviaria regionale (1/2)

Un settore rilevante

Il trasporto ferroviario regionale è gestito da

Trenitalia

Aziende ex concesse

Per un totale di:

Numero treni	3.300
Età media	20 anni
Percorrenze	275.150.399
Passeggeri trasportati	753.030.010
Numero addetti	25.413

Offerta di trasporto in lieve crescita dal 2012

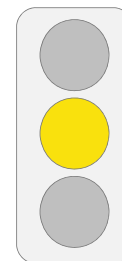
+12,4%

percorrenze treni-
Km nel 2015 vs
2014

+3,4%

passeggeri tra
il 2012 e il
2015

tuttavia



Crescita generale **non** molto
marcata:

+3-5% tra 2012 e 2015

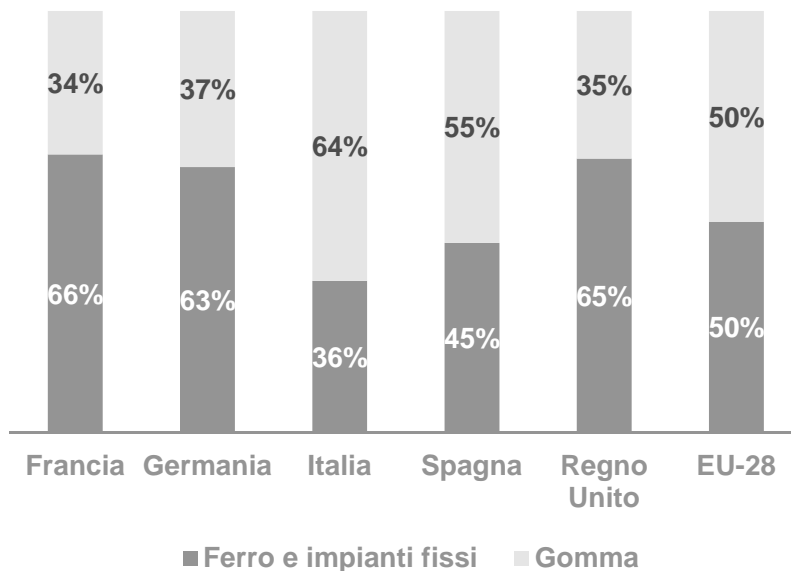
Caratteristiche del parco e delle reti

Rete ferroviaria regionale (2/2)

Rapporto sbilanciato verso la «gomma»

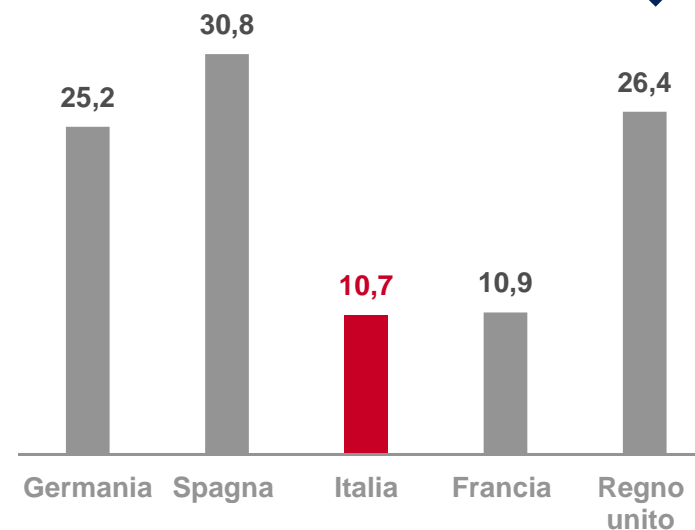
Scarsa dotazione di infrastrutture suburbane

Ripartizione modale ferro/gomma, 2014



Fonte: ASSTRA

Estensione rete ferroviaria suburbana, 2015
(Km rete/mln ab)



Fonte: ASSTRA

Questo indicatore consente un confronto tra paesi senza distorsioni dovute alla loro diversa dimensione geografica

Caratteristiche del parco e delle reti

Rete ferroviaria: le ex concesse

Inadeguatezza delle infrastrutture ferroviarie ex-concesse

Fino al 2016, le reti «ex-concesse» erano sottoposte ad un regime normativo differente da quello della rete nazionale e della rete regionale gestita da Trenitalia

Nate storicamente come «ferrovie economiche», rispettano bassi standard di sicurezza e di attrezzaggio tecnologico

A seguito dell'incidente tra Andria e Corato nel luglio 2016

«Ex-concesse» assoggettate agli **stessi standard** di sicurezza imposti alla **rete nazionale**

Richiesti notevoli **interventi di adeguamento**

36%

della rete regionale è elettrificata

9%

della rete regionale è a doppio binario

26,8 anni

Anzianità media locomotive

734

passaggi a livello protetti solo con segnali lato strada

Lo stato dell'arte



Calano gli spostamenti motorizzati effettuati con mezzi pubblici sul totale

-19,8%

Dal **14,6%** del 2014 al **11,7%** del 2015

Le aziende sopportano **extra costi per la manutenzione** e vedono **ridursi le agevolazioni fiscali**

+6X

Costi manutenzione autobus nuovo 6 volte inferiori a quelli di un autobus di 15 anni

L'intera filiera patisce il **rallentamento del tasso di sostituzione** dei mezzi

-9% annuo

Dal **44%** del 2006 al **10%** del 2015

Vincoli del Patto di Stabilità e **riduzione delle compensazioni in conto esercizio**

-15,0%

Tra 2011 e 2015

Obiettivo: un trasporto pubblico «europeo»

Quali azioni?

Risorse stabili su un orizzonte più lungo

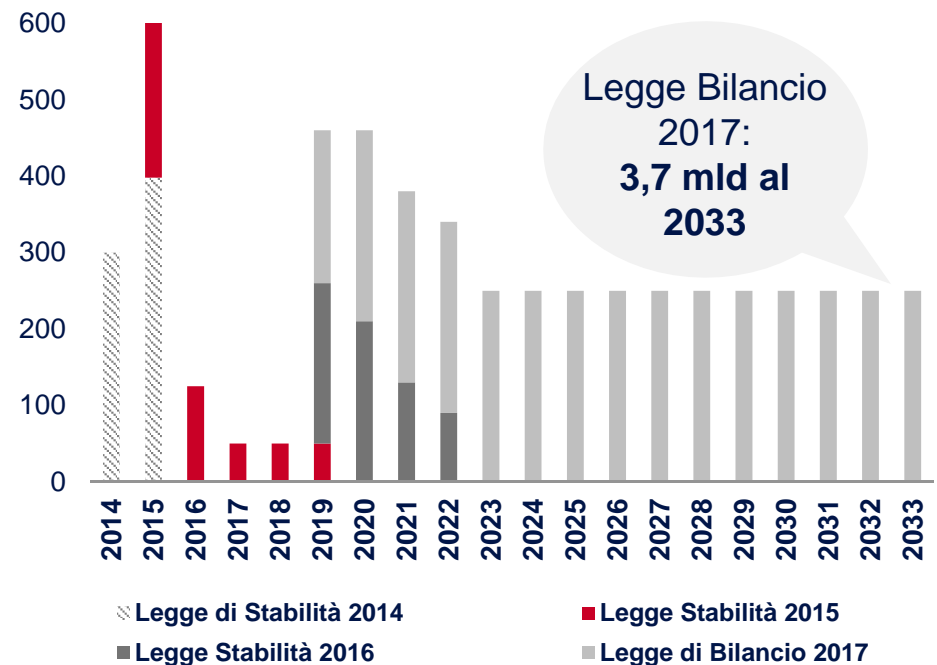
● Legge di Bilancio 2017

- Piano strategico della mobilità sostenibile
- Nuove risorse destinate al rinnovo del parco mezzi

● Il decreto legge n.50/2017

- Risorse certe al Fondo per il finanziamento del TPL, sganciate dall'accisa sui carburanti
- Modalità di riparto tese ad offrire garanzie alle aziende
- Costi standard come elemento di riferimento per il riparto e per la quantificazione delle compensazioni economiche e dei corrispettivi da porre a base d'asta

Risorse destinate al rinnovo del parco mezzi dalla Legge Bilancio 2017, 2014-2033 (€ mln)



Fonte: ASSTRA

Obiettivo: un trasporto pubblico «europeo»

Nuovi strumenti

L'Allegato al DEF 2017

Con il DEF 2017 è stato approvato l'Allegato «Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti infrastrutturali»



Nuova stagione delle politiche infrastrutturali, basata su:

- Centralità della **pianificazione strategica**
- **Valutazione ex-ante** delle opere
- **Project review**

La «Manovrina»

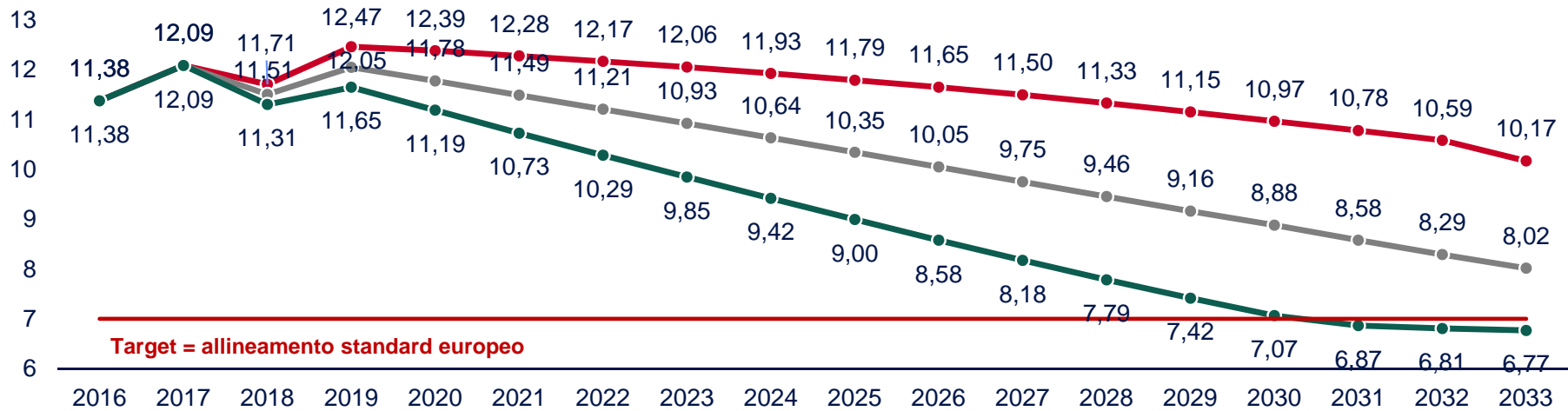
Il decreto legge n. 50/2017 introduce anche altre novità normative in materia di trasporto pubblico locale, tra cui:

- **Bacini di mobilità** definiti a partire dalla domanda. I bacini possono essere distinti in lotti al fine di avviare procedure di gara
- **Governance:** Funzioni di regolazione, indirizzo, organizzazione e controllo dei servizi di trasporto distinte dalla gestione ed esercitate separatamente
- Nuove forme di **procurement** del materiale rotabile
- Verifica della **qualità dei servizi di TPL**



Obiettivo raggiunto?

Scenari per il rinnovo del parco mezzi, 2016-2033 (anni)



Fonte: ASSTRA



Sotto l'ipotesi che le risorse già stanziare siano confermate e che imprese ed Enti territoriali assicurino un cofinanziamento al 50% degli interventi sono stati definiti 3 scenari

Scenario A

Nessuna risorsa aggiuntiva

Scenario B

Risorse aggiuntive per €50 mln annui fino al 2033

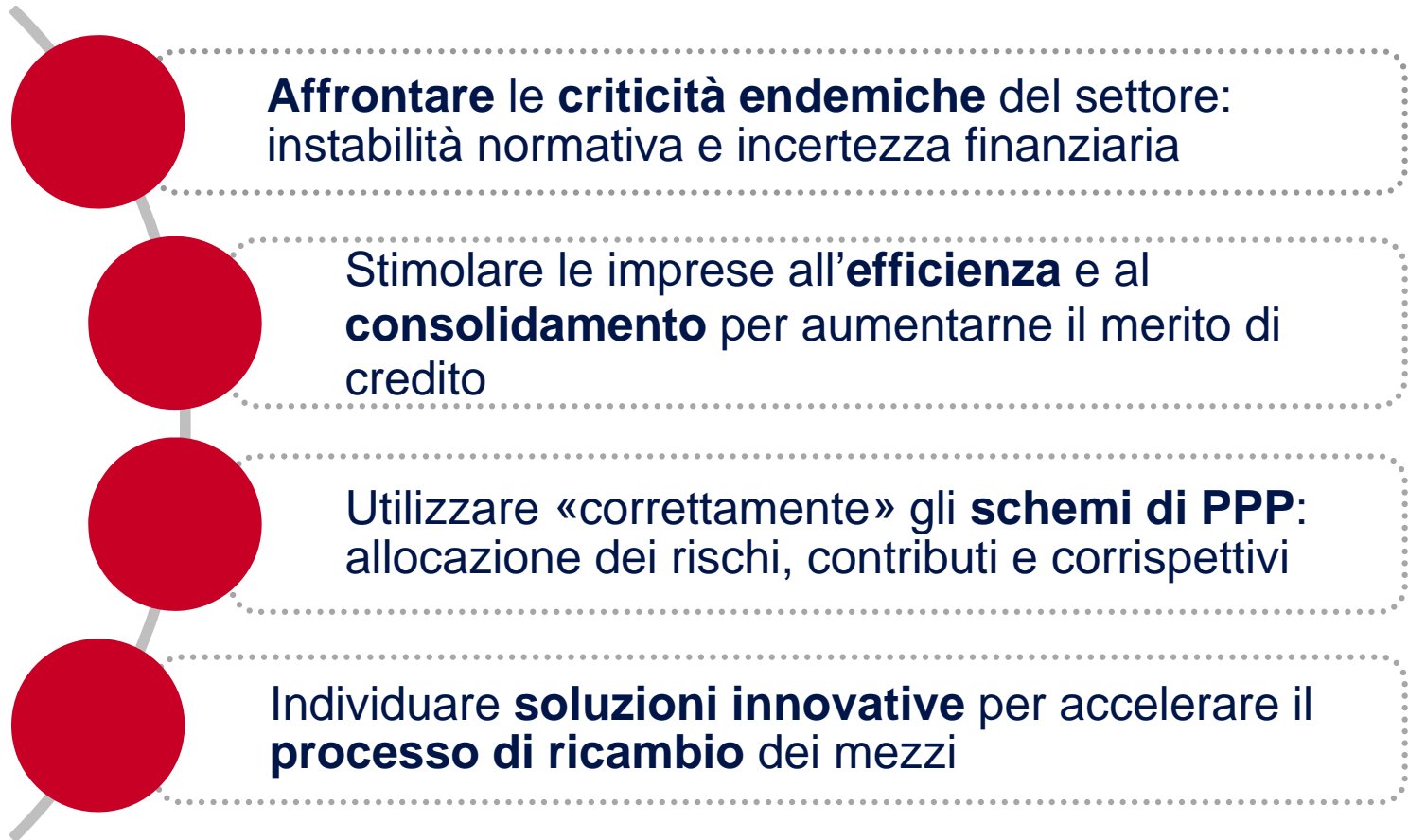
Scenario C

Risorse aggiuntive per €100 mln annui fino al 2033

Integrare le risorse

Pur assumendo il massimo impegno del settore pubblico è necessario attrarre capitali privati

Creare le
condizioni affinché
il TPL sia un
settore in grado di
attrarre capitali
privati



Integrare le risorse

Utilizzare le altre risorse disponibili






I benefici del raggiungimento del target

Il TPL: un investimento che vale

- ✓ Parco autobus e rotabile ferroviario rinnovato e in linea con gli standard europei
- ✓ Rete ferroviaria delle ex concesse adeguata agli standard nazionali
- ✓ Metropolitane e tranvie previste nel Programma Infrastrutture Strategiche completate



In sintesi

-  Siamo sulla direzione giusta, la consapevolezza è piena ed è stato impresso un primo significativo cambio di passo
-  La dimensione del gap che separa il nostro sistema di trasporto collettivo da quello dei Paesi comparabili richiede però ancora sforzi importanti in termini di risorse, efficienza e governance
-  Tutti gli stakeholder del settore, istituzioni, amministrazioni, aziende e utenti devono essere coinvolti

Sono stati fatti passi importanti: occorre, saldamente, proseguire

Grazie dell'attenzione!

Lo studio è scaricabile dal sito: www.cdp.it

Maria Elena Perretti