

Giovedì 28 Giugno 2012
ore 14.00 - 18.30

Auditorium Assolombarda
Via Pantano 9, Milano

Convegno

**Innovazione ed economia
per il trasporto pubblico
lombardo**



Costi standard e politiche tariffarie nel TPL: un percorso verso i modelli europei

Leopoldo Montanari

Amministratore Delegato di Lem REPLY

 **Reply**
lem

Percorso di riflessione

- **Verso un TPL europeo: trainanti o trainati?**
- **Un nuovo equilibrio tra tariffe e sussidi**
- **Costi standard: un percorso di riassetto**

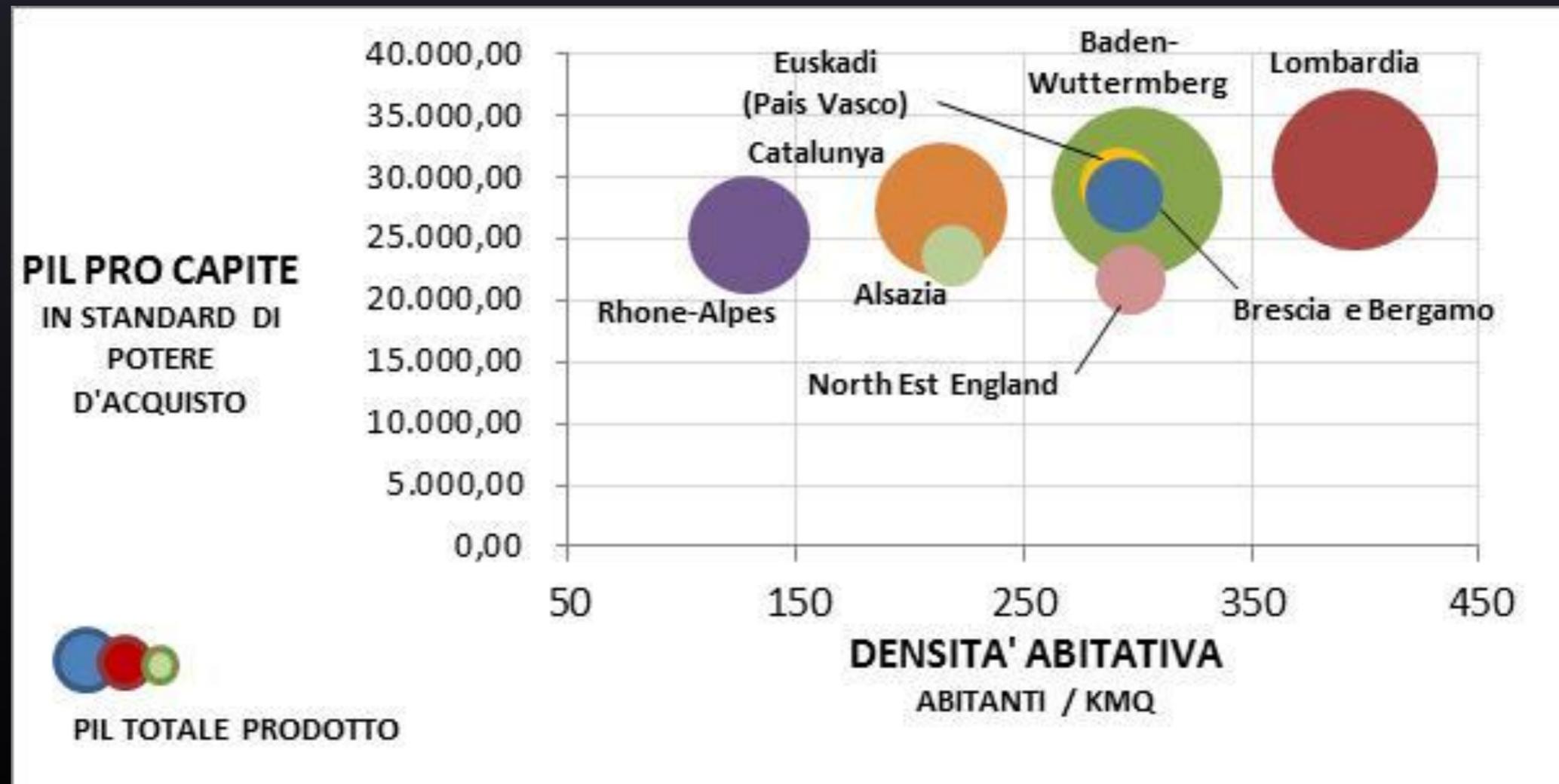


VERSO UN TPL EUROPEO: TRAINANTI O TRAINATI?



Una possibilità: eccellenza come sistema di TPL

La Lombardia, tra i “motori d’Europa”, registra il più alto PIL pro-capite e la più elevata densità abitativa, condizioni che favoriscono il TPL come opzione di mobilità sostenibile



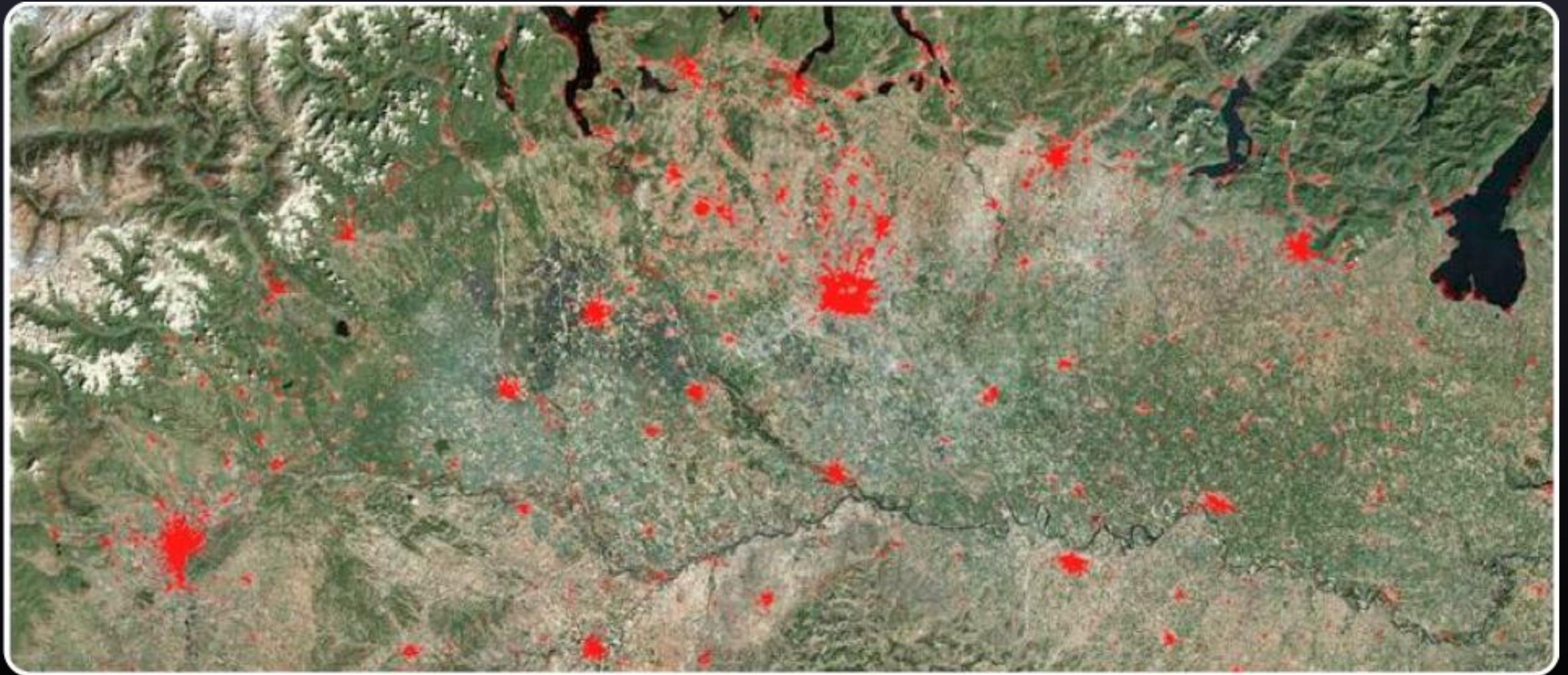
Prodotto interno lordo e densità abitative delle aree economiche europee più avanzate

Fonte: Unioncamere 2008 su base dati 2006



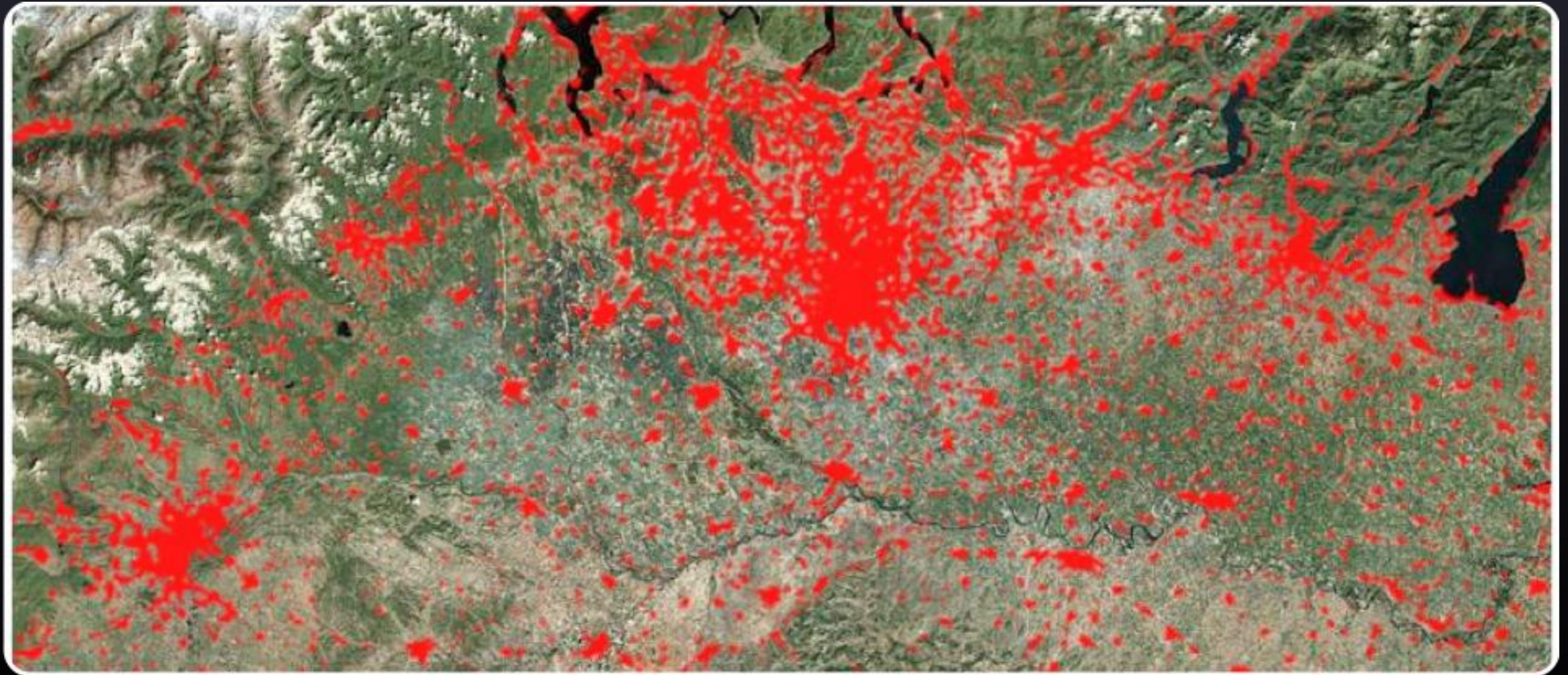
Una necessità: sistema di TPL efficace e integrato

1965 Pianura padana: si riconoscono bene le città



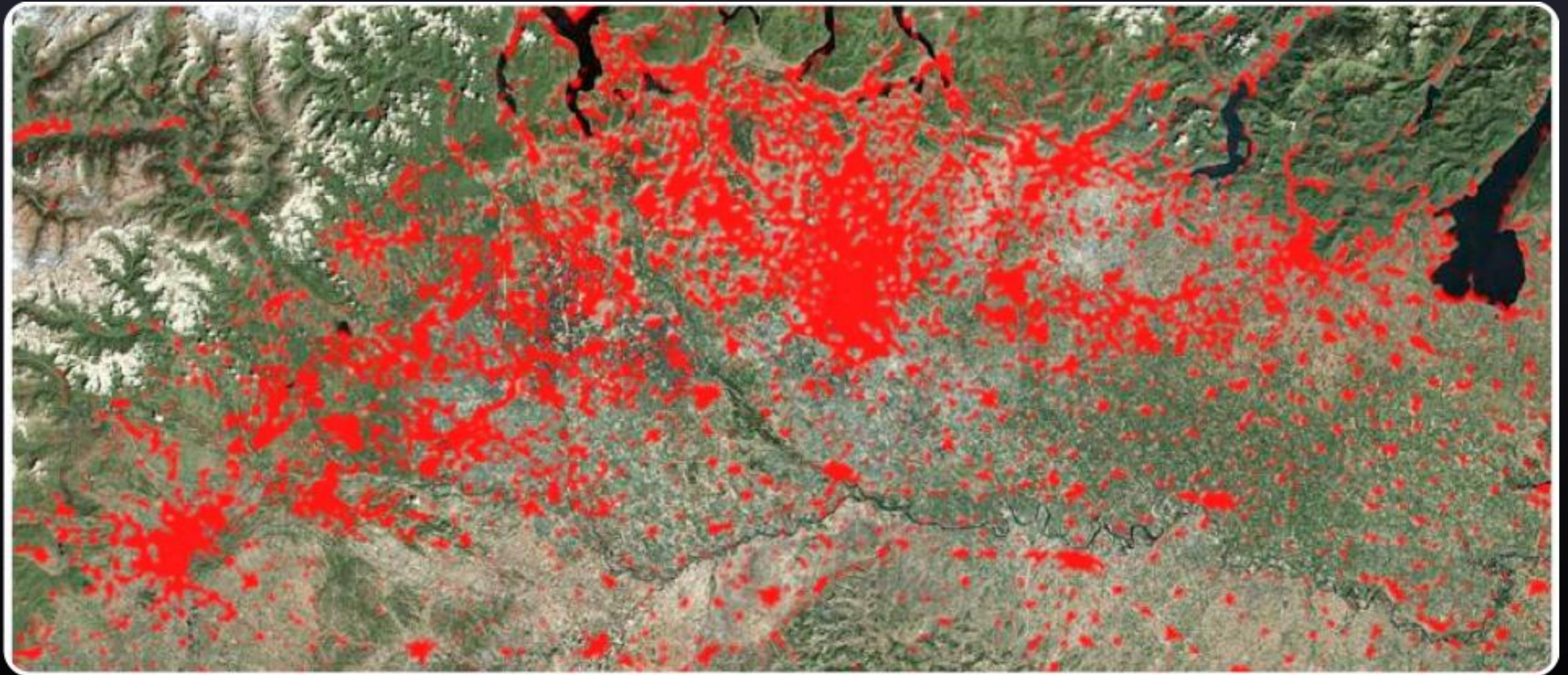
Una necessità: sistema di TPL efficace e integrato

40 anni dopo: dispersione territoriale, congestione



Una necessità: sistema di TPL efficace e integrato

Tra 15 anni (previsioni dei piani):meno spazio e mobilità più critica



Un'esigenza finanziaria

La crisi della finanza pubblica spinge verso un modello di copertura dei costi del TPL maggiormente orientato al “pay per use”, come avviene in molti paesi europei

La Lombardia ha già superato l'obiettivo del 35% nel rapporto ricavi tariffari/costi e potrebbe trarre il superamento del 50%

Un ulteriore salto: passare da un modello con prevalente sussidio dell'offerta (gli operatori) ad uno con prevalente sussidio alla domanda (i clienti)

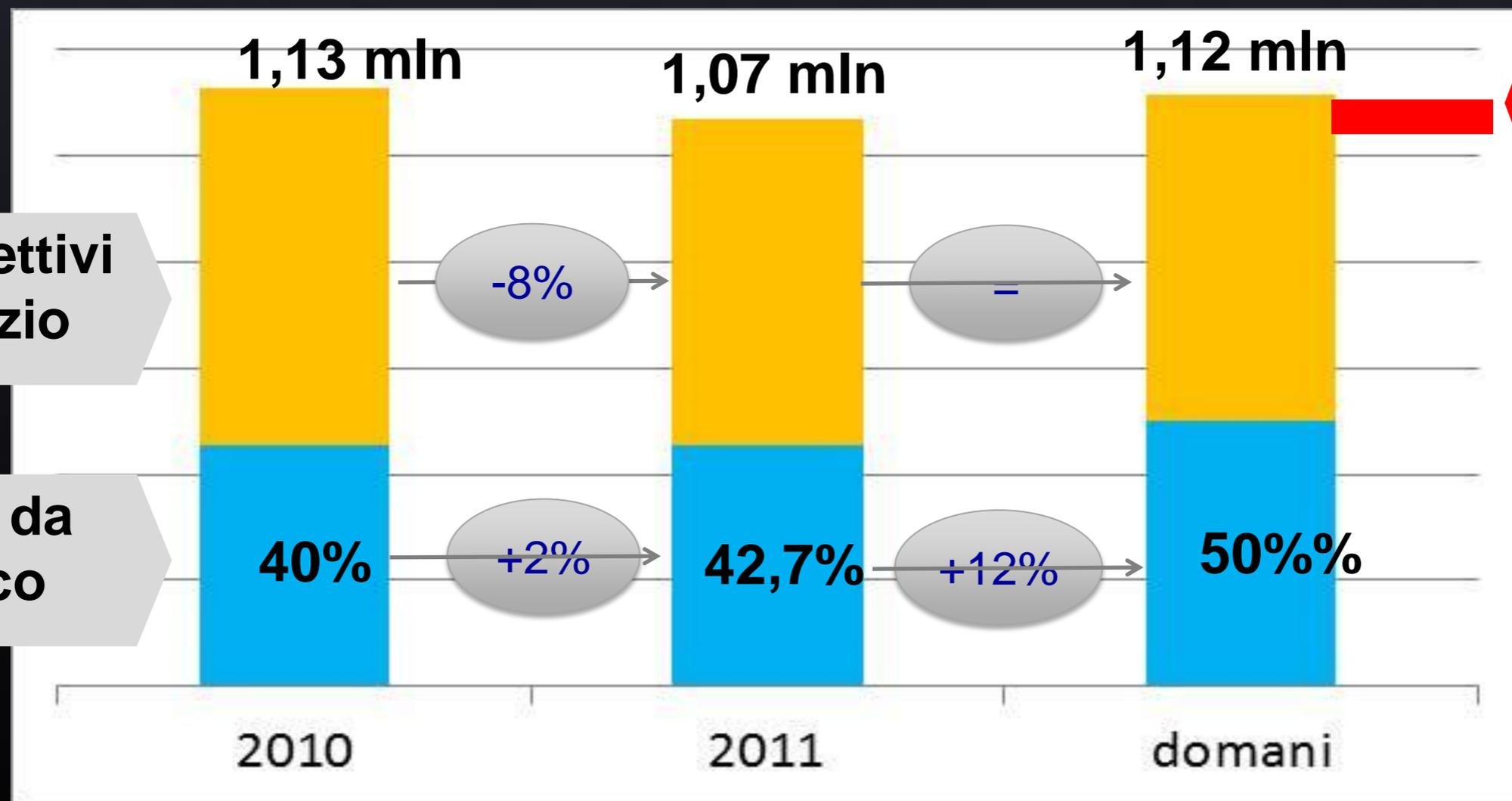


UN NUOVO EQUILIBRIO TRA TARIFFE E SUSSIDI



Lombardia: verso standard europei

Crescita armonica delle tariffe e dell'efficacia della rete (+12% ricavi), aumento efficienza del sistema: utile per il sistema, a pari corrispettivi

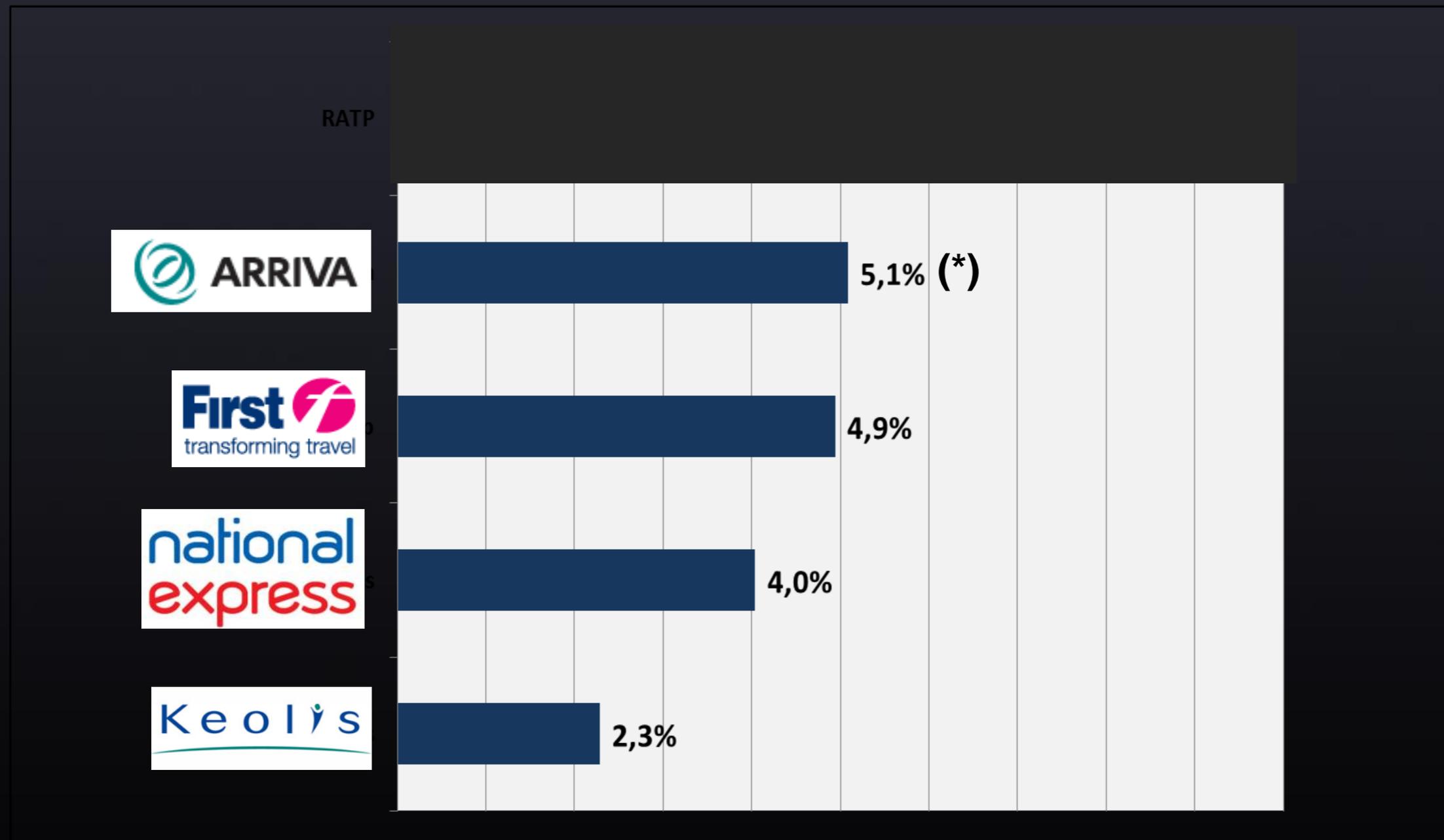


Risultato operativo:
8% dei ricavi

* TPL compreso tram e metro; si assumono i costi pari a contributi e corrispettivi all'esercizio regionali e ricavi da traffico senza altre voci



Utile in linea con le gestioni europee affidate con gara



Risultato operativo di alcuni grandi operatori TPL europei
(2010; % sul Valore della Produzione – bilanci consolidati)

(*) Dato 2009.



Più ricavi, meno sussidi: un modello equo?

In Italia

- ✓ **livelli tariffari circa la metà rispetto alla media europea (meglio la situazione lombarda)**
- ✓ **costi a km più alti fino al 20-30% rispetto ai livelli medi europei (per cause esogene ed endogene alla gestione)**



Un modello equo

Rispetto all'Europa, In Italia **il valore generato** del TPL

OGGI

- ✓ resta agli utenti, che pagano meno tariffe
- ✓ copre i costi e gli squilibri (costo lavoro più elevato)
- ✓ è maggiormente sostenuto dalla collettività (più contributi pubblici)
- ✓ non remunera il capitale investito dei gestori (salvo eccezioni)

DOMANI

- ✓ resta agli utenti, ma in termini maggior qualità
- ✓ copre i costi in modo equo
- ✓ è meno sostenuto dalla collettività (meno contributi pubblici)
- ✓ remunera il capitale investito: + attrattività mercato, + economicità, + qualità



COSTI STANDARD: UN PERCORSO VERSO IL RIASSETTO



Più efficacia, più efficienza, più redditività

Applicazione dei costi standard:

- **individuazione dei livelli di servizio adeguati (LAS) o fabbisogni di mobilità**
- **determinazione dei costi standard e dei ricavi presunti e quindi dei corrispettivi standard**

opportunità



- **ottimizzare rete e servizi aumentandone l'efficacia (passeggeri e ricavi a km)**
- **focalizzare gli interventi di socialità**

- **ripartire le risorse regionali secondo logiche industriali per superare progressivamente il criterio storico**
- **allineare le basi d'asta per la gare**

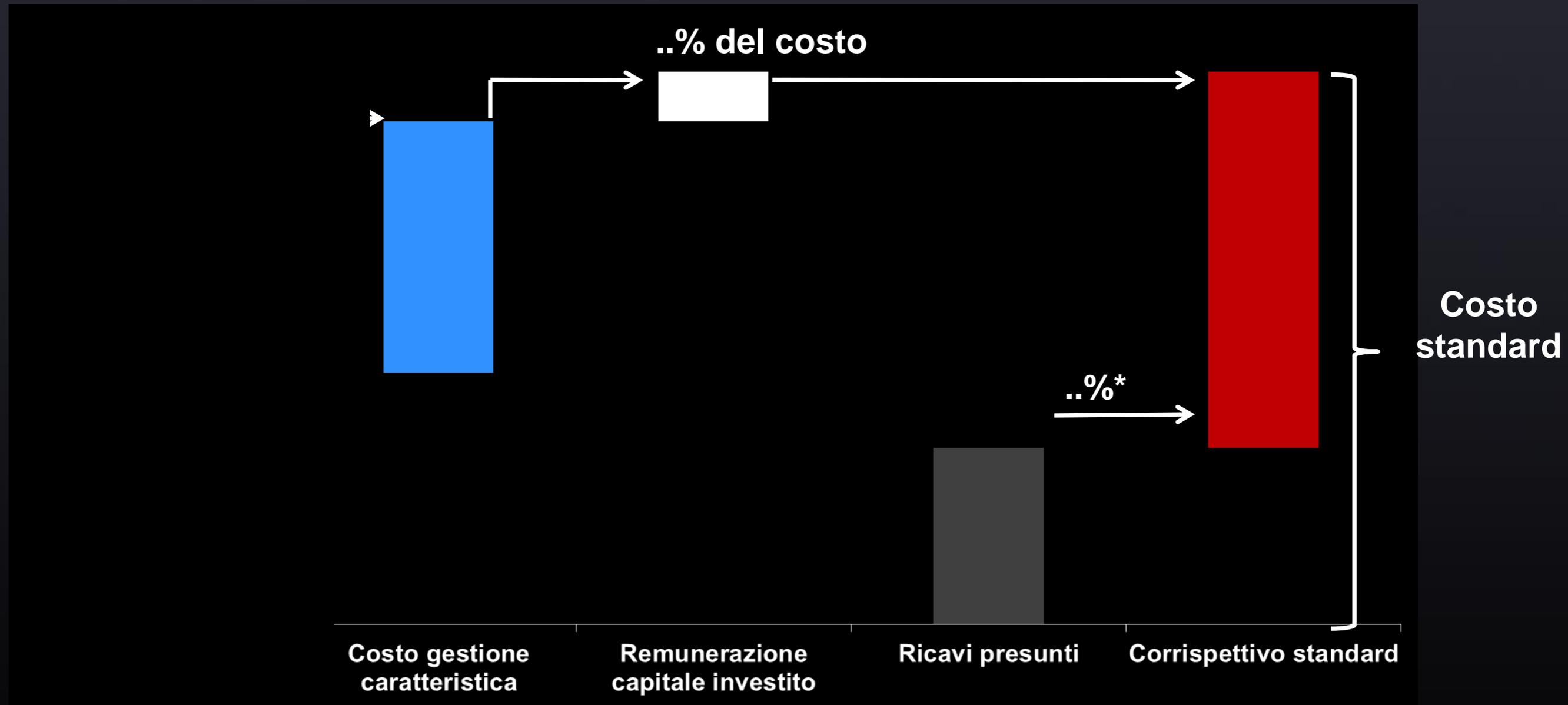


Più efficacia, più efficienza, più redditività

Il contributo/corrispettivo standard (costo std meno ricavo presunto) moltiplicato per il fabbisogno di mobilità per bacino (la cui definizione segue logiche di programmazione territoriale e di mobilità), determina il riparto delle risorse



Più efficacia, più efficienza, più redditività



Valori a Km



Progetto in corso in Lombardia

Progetto del tavolo costi standard (Regione, ASSTRA e ANAV) coerenti con la legge regionale 6/2012

- **Equilibrio tra semplificazione e adeguata rappresentazione delle dinamiche industriali**
- **Articolazione per classi**
 - **Servizi autofiloviari di area urbana e autofiloviari extraurbani**
 - **Servizi tram di area urbana e metro-tram suburbani**
 - **Servizi metropolitani**
 - **Servizi ferroviari regionali veloci,**
 - **Servizi ferroviari regionali, Servizi ferroviari comprensoriali (suburbani)**



Progetto in corso in Lombardia: indirizzi e logiche

- **Costi standard come obiettivo a cui tendere progressivamente**
- **Politica di miglioramento del rapporto ricavi tariffari/costi ben oltre il dettato di legge (35% dei costi operativi al netto degli infrastrutturali) per**

favorire l'ottimizzazione dei servizi, selezionando quelli con un "carico passeggeri" sostenibile (quindi ricavi), limitando gli obblighi di servizio e le relative compensazioni a casi specifici di garanzia della socialità



Progetto in corso : velocità commerciale standard

- **unità di misura: vettura-km equivalente (rettificata attraverso coefficienti convenzionali, per ponderare le diverse dimensioni dei mezzi)**
- **velocità commerciali come standard minimi, per incentivare le politiche di mobilità favorevoli al TPL:**

maggiori costi derivanti dal non raggiungimento della velocità commerciale standard sostenuti dagli Enti responsabili dei mancati interventi di fluidificazione



Progetto in corso in Lombardia: metodo

Il metodo, articolato in macro processi, consente una semplificazione tesa a facilitare la standardizzazione e formulazione del costo std



La nuova legge regionale: verso il modello europeo

- Integrazione di rete, e tariffaria
- Approccio multimodale
- Incentivazione di politiche commerciali innovative
- 5 bacini, divisibili in lotti di gara (maggior contendibilità, coerenza con le tendenze europee)
- Agenzie di bacino (recupero IVA?)
- Sviluppo industriale: competitività e imprenditorialità
- Tecnologie
- Meccanismi di incentivazione della qualità, efficacia ed efficienza dei servizi

Più passeggeri

Più ricavi

Meno costi

Più redditività



La nuova legge regionale: le priorità e i rischi

- **Tenuta della tempistica delle azioni previste**
- **Traduzione dell'indirizzo regionale verso la concorrenza regolata in meccanismi di gara che promuovano l'effettiva apertura al mercato (che nel TPL è multidomestico) e il superamento di condizioni di monopolio e di rigidità gestionali**
- **Promozione del mercato come fattore di libero sviluppo industriale del settore: dimensioni ottimali dei gestori, aggregazioni, crescita della competitività**

**Una buona legge
a cui metter
gambe da
velocista**





 **Reply**
lem