## COMMISSIONE IX TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

## RESOCONTO STENOGRAFICO

## INDAGINE CONOSCITIVA

19.

## SEDUTA DI GIOVEDÌ 21 NOVEMBRE 2013

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MICHELE POMPEO META

## INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Dell'Orco Michele (M5S)	8, 9
Meta Michele Pompeo, Presidente	3	Mauri Matteo (PD)	7
INDAGINE CONOSCITIVA SUL TRA- SPORTO PUBBLICO LOCALE		Piuri Marco, Amministratore delegato di Arriva Italia Srl	3, 8
Audizione di rappresentanti di Arriva Italia srl:  Meta Michele Pompeo Presidente 3 6 8 9	) 10	ALLEGATO – Documentazione depositata dai rappresentanti di Arriva Italia srl	11

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Partito Democratico: PD; MoVimento 5 Stelle: M5S; Forza Italia - Il Popolo della Libertà - Berlusconi Presidente: (FI-PdL); Scelta Civica per l'Italia: SCpI; Sinistra Ecologia Libertà: SEL; Nuovo Centrodestra: (NCD); Lega Nord e Autonomie: LNA; Fratelli d'Italia: FdI; Misto: Misto; Misto-MAIE-Movimento Associativo italiani all'estero-Alleanza per l'Italia: Misto-MAIE-ApI; Misto-Centro Democratico: Misto-CD; Misto-Minoranze Linguistiche: Misto-Min.Ling; Misto-Partito Socialista Italiano (PSI) - Liberali per l'Italia (PLI): Misto-PSI-PLI.



## PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MICHELE POMPEO META

## La seduta comincia alle 15.35.

(La Commissione approva il processo verbale della seduta precedente).

## Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati e la trasmissione diretta sulla web-tv della Camera dei deputati.

## Audizione di rappresentanti di Arriva Italia srl.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul trasporto pubblico locale, l'audizione di rappresentanti di Arriva Italia srl.

Do la parola al dottor Marco Piuri, amministratore delegato di Arriva Italia srl.

MARCO PIURI, Amministratore delegato di Arriva Italia Srl. Presidente, grazie dell'invito. Siccome sono certo che questa Commissione ha già avuto modo di acquisire una serie di elementi di base che riguardano il settore, eviterei di ripetere cose di cui siete già a conoscenza e proverei a dare alcuni spunti di riflessione che noi riteniamo essere importanti.

Innanzitutto noi siamo un pezzo di sistema del TPL che funziona. Rispetto a un quadro del trasporto pubblico locale che viene descritto, giustamente, con una serie di connotati di difficoltà, noi siamo un pezzo di sistema che funziona: dieci aziende, che offrono servizi di qualità riconosciuta e che presentano conti assolutamente in ordine. In questo settore normalmente si parla di servizi di bassa qualità e di problemi di risorse. Questo non è il nostro caso.

Chi siamo? Arriva Italia è la parte italiana del gruppo Deutsche Bahn – Arriva. Noi siamo quindi parte del gruppo tedesco Deutsche Bahn, il più grande gruppo dal punto vista globale, che conta circa 40 miliardi di euro di fatturato e 300.000 dipendenti.

Arriva è una società di diritto inglese. Fino al 2010 era una società totalmente privata quotata alla Borsa di Londra, con 3,5 miliardi di fatturato e 40.000 dipendenti, presente in 15 Paesi europei, compresa l'Italia. Nel 2010 è stata acquistata dal gruppo Deutsche Bahn al 100 per cento con un'OPA, e quindi siamo diventati parte del gruppo tedesco. La presenza da 15 Paesi si è estesa a 18, e, come dicevo, l'Italia è uno di questi.

Siamo arrivati in Italia dal 2002 acquistando alcune aziende. Oggi in Italia il gruppo Arriva è composto da dieci aziende, alcune delle quali sono joint venture con nostra partecipazione di minoranza. Crediamo che siano degli esempi virtuosi interessanti, che inviterei ad osservare e a analizzare con attenzione, dove un socio industriale, prima privato e oggi pubblico ma industriale (è il nostro mestiere), combinato con azionisti pubblici (tipicamente le province, i comuni e gli enti locali) gestisce aziende che, come dicevo, sono un pezzo del sistema che funziona.

Noi siamo presenti in Piemonte, in Liguria, in Lombardia e in Friuli Venezia Giulia. All'incirca 3.500 persone lavorano

con noi e abbiamo una flotta di 2.500 autobus. Se escludiamo Atac Roma e Atm Milano, in termini di produzione di servizi su gomma, siamo la terza realtà presente in Italia.

Non abbiamo attività nel ferroviario, perché in Italia è difficile farlo, ma ci piacerebbe molto. Ovviamente ci sono servizi di Deutsche Bahn di tipo internazionale, come, ad esempio, le linee che scendono dal Brennero. Invece con Arriva, come trasporto regionale, non siamo ancora riusciti, ma siamo molto interessati, ad entrare nel settore ferroviario, convinti che con le risorse attualmente disponibili e pagate per i contratti di servizio di Trenitalia si possa fare di più e meglio.

Non lo dico tanto per dire. Abbiamo fatto un'analisi in quattro regioni, Campania, Emilia-Romagna e Piemonte, e in misura minore della Lombardia, analizzando pezzi di rete, utilizzando le regole d'ingaggio reali, ossia le attuali regole di circolazione su RFI e gli attuali contratti di lavoro dei dipendenti Trenitalia. Abbiamo mostrato agli assessori di quelle regioni che, con le risorse a catalogo (visto l'incremento del 30 per cento dei costi per le regioni dal 2009 ad oggi, in termini di corrispettivi per i servizi ferroviari), è possibile fare più servizi e acquistare, con i soldi dei sussidi, treni nuovi, senza necessità di finanziamenti ulteriori.

Dal punto vista del settore, nel quadro che vi è stato già sufficientemente rappresentato, anche dall'ultima analisi della Cassa depositi e prestiti, io mi permetto di porre alla vostra attenzione alcuni elementi.

In primo luogo, noi crediamo che il tema non sia avere più risorse. Le risorse attuali, se stabilizzate, bastano e avanzano. Quando parlo di risorse attuali, intendo 4,9 miliardi del Fondo Nazionale più 1,5 miliardi del Fondo di perequazione. Il primo invito è stabilizzare queste risorse, perché c'è necessità di certezza dal punto di vista delle disponibilità finanziarie. Con queste risorse, se vengono stabilizzate, si può fare moltissimo, molto di più di quello che si fa oggi.

Il tema quindi non è quello di aumentare le risorse disponibili, ma è quello di capire cosa ne facciamo. Si tratta di ripensare e utilizzare meglio queste risorse. Qui c'è uno spazio enorme, tanto nei servizi su gomma quanto nei servizi ferroviari, di cui parlavo prima.

Da questo punto di vista, io sono assolutamente convinto che, siccome la situazione di questo settore è come una matassa ormai molto aggrovigliata – so di usare un termine ormai abusato - bisogna tentare di capire da dove si può prendere il capo e cominciare a districarla.

Personalmente, credo che l'opportunità dei costi standard sia il capo da cui districare la matassa. È chiaro che bisogna intendersi su quale contenuto mettere sotto questa definizione. Noi sentiamo dire molte cose sul tema dei costi standard. Abbiamo visto alcune applicazioni regionali molto discutibili.

Il costo standard, è il mio parere personale, contiene due principi fondamentali. Il primo è che ciascuno fa il suo mestiere, per cui l'ente regolatore (Stato, regione, provincia o comune) non si deve preoccupare dei bilanci delle aziende. Quando è azionista deve farlo, ma questo è un tema che toccherò dopo. In quanto regolatore, l'ente non deve preoccuparsi dei bilanci delle aziende, ma piuttosto di capire se sta pagando un prezzo congruo per il servizio che sta chiedendo, che ovviamente ha caratteri di universalità e socialità.

Una volta che il prezzo è definito come congruo, e quindi c'è un prezzo di riferimento, che l'operatore sia molto bravo o molto cattivo e che, con quel prezzo pagato, l'operatore faccia tanti utili o generi perdite è un problema dell'azienda e del suo azionista. Non dovrebbe essere un problema del regolatore, che per quel servizio sta pagando un prezzo congruo.

La seconda cosa collegata al tema dei costi standard è che, se applicati correttamente, introducono il principio di responsabilità, che forse è un concetto che si è perso. Intendo dire che se c'è un prezzo congruo e definito e un monte risorse chiaro e stabile, le stazioni appaltanti,

ossia gli enti regolatori, pagano quello che devono pagare sulla base di questi ele-

Se un'azienda produce quel servizio a costi superiori a quelli definiti dal costo standard, ne sopporta gli oneri, senza andare più a pescare nell'ambito delle risorse rese disponibili per il settore. Se un'azienda fa un contratto integrativo aziendale, per cui alla fine il costo di produzione del servizio è più alto di quello previsto dal costo standard, non può andare a pescare risorse dal fondo, ma deve pagarselo in un altro modo.

Allo stesso modo, se l'ente locale non adotta le misure necessarie per favorire il trasporto pubblico locale collettivo e per cercare di disincentivare la mobilità individuale privata, ne paga le conseguenze, e quindi dovrà pagare quell'extra costo con risorse proprie.

È molto più semplice di quello che sembra. È molto più semplice di quanto ne dicano molti studi, anche universitari. Non bisogna costruire algoritmi particolarmente sofisticati. Basta mettere insieme tre numeri. Non c'è tempo di illustrarli oggi, ma abbiamo depositato alcuni documenti, dai quali spero che si possa capire quello cui sto facendo cenno.

Abbiamo parlato di risorse stabili e del tema dei costi standard. Per quanto riguarda invece l'impianto normativo, c'è stata negli ultimi anni una sorta di bulimia legislativa un po' ondeggiante. Io credo che con le leggi attuali si possa fare tutto quello che è necessario, anche se evidentemente mettere un po' d'ordine non farebbe male, per evitare continue interpretazioni diverse. Comunque, c'è un impianto normativo che, una volta che è allineato alle direttive europee e al contesto europeo, permette di operare.

Io credo che uno dei mali di cui soffre il mondo del trasporto pubblico italiano sia il seguente. A parole si è sempre dichiarato un certo modello e cioè che il settore del trasporto pubblico è un settore di rilevanza industriale e di rilevanza economica con le conseguenze del caso. Nella realtà invece, i comportamenti di tutti gli attori e i provvedimenti legislativi

hanno sempre rappresentato un settore concepito esclusivamente come un pezzo di welfare, che deve essere garantito a tutti che ha anche un valore sociale.

Non sta a me dire se questo è giusto o sbagliato. Quello che io vorrei mettere in evidenza è che, fatta una scelta, bisogna essere coerenti col modello. Credo che lo sappiate, ma vi invito a riflettere su quanto sia paradossale che il Paese nel quale il trasporto pubblico è più chiaramente un pezzo di welfare, pagato con significative risorse pubbliche, sono gli Stati Uniti.

Ci sono altri Paesi che hanno scelto altri sistemi. Io credo che il punto è la coerenza fra modello e comportamenti. Se è un settore industriale, con tutto quello che implica, e le imprese sono imprese di capitali, che rispondono alla logica del Codice civile, operando in un mercato regolato, che evidentemente prevede prevalentemente, anche se non esclusivamente, la concorrenza per il mercato e non nel mercato, bisogna essere conseguenti in tema di modelli di gestione. Questo forse è qualcosa su cui bisogna cercare di riflettere.

Dal punto di vista ferroviario, a me preme sottolineare che noi crediamo che ci sia una carenza in termini di competenze e conoscenze, in particolare da parte delle regioni, che sono chiamate a gestire e a regolare questo sistema. Infatti, il trasferimento delle competenze dello Stato alle regioni non è stato accompagnato da un effettivo trasferimento di conoscenze. Avere la responsabilità della regolazione del trasporto regionale e, a maggior ragione, gestire eventuali processi di gara sono cose molto complicate.

In più occasioni io ho avuto modo di interloquire con rappresentanti del settore, a partire dal gruppo FS, proponendo come interessante il modello tedesco, non perché sono tedeschi gli azionisti del gruppo per il quale lavoro, ma perché io credo che, con l'eccezione del modello anglosassone, che è molto particolare, nell'ambito continentale, quello tedesco è il modello più interessante.

In Germania hanno ritenuto che non la privatizzazione, ma la liberalizzazione, ossia il far venir meno le rendite di posizione, fosse un bene, e stanno governando questo processo. Nel settore ferroviario Deutsche Bahn ha perso il 30 per cento dei servizi che faceva in Germania a favore di nuovi entranti, uno dei quali è il gruppo FS. Arriva era molto presente in Germania prima dell'acquisizione. Infatti il gruppo FS è in Germania perché ha acquistato le attività di Arriva, che quest'ultima aveva conquistato facendo gare.

Il fatto che Deutsche Bahn abbia perso il 30 per cento dei servizi ha portato diverse conseguenze: è cresciuta la « torta » complessiva del settore (più servizi, più risorse), che è diventato più efficiente e quindi c'erano risorse per fare più servizi; i conti di Deutsche Bahn sono molto positivi; e ci sono almeno una decina di aziende ferroviarie che operano in Germania e che permettono di verificare e di confrontare la qualità dei servizi.

Come è stato possibile tutto questo? È stato possibile scegliendo un approccio che, a mio parere, è l'unico ragionevole: anziché avere un'unica data di scadenza che dovrebbe porre fine a un termine transitorio che dura da 15 anni e ogni volta viene procrastinato, si è previsto un orizzonte temporale di 10-15 anni con la messa a gara progressiva di pezzi di sistema (30 per cento, 40 per cento), partendo da quelli più marginali. In questo modo si è permesso a chi bandiva la gara e a chi diventava operatore di fare errori, imparare e progressivamente crescere.

In Italia si fa esattamente il contrario. Per esempio, l'Emilia Romagna ha messo a gara tutto il servizio regionale per 22 anni. È esattamente il meccanismo opposto a quello tedesco, che richiede che ci sia qualcuno in grado di investire 600 milioni di euro nei prossimi due anni. È evidente che questi sono dimensioni e numeri che rendono difficile un percorso di liberalizzazione.

Mi permetto di fare un'ultima annotazione, tornando sul tema liberalizzazione e privatizzazione. Lo dico nell'ottica di chi lavorava per un gruppo privato, quotato

alla Borsa di Londra, senza azionisti di riferimento, e che oggi si trova ad operare per il più grosso operatore pubblico europeo, e che quindi ha vissuto le due dimensioni.

La questione non è scegliere tra pubblico e privato. Questa questione non ha senso, peggio ancora se è concepita in termini esclusivamente ideologici. Il tema è liberalizzare davvero, per cui ciascuno faccia il suo mestiere. Il regolatore faccia il regolatore. Se il regolatore fa il regolatore, l'arbitro e il giocatore, cosa che in Italia vale per il 90 per cento del sistema, evidentemente la cosa non funziona.

Quando sento dire che le gare in Italia non hanno funzionato non mi stupisce, perché non hanno mai fatto una gara vera in Italia. In queste gare chi ha fatto l'arbitro faceva anche il giocatore. Credo che qui ci sia uno dei *vulnus* del sistema che andrebbe assolutamente rimosso, se vogliamo davvero liberalizzare, o meglio se pensiamo che la liberalizzazione, cioè il far venir meno le rendite di posizione, possa servire per elevare la qualità della vita del servizio e utilizzare in maniera più efficiente le risorse.

Noi crediamo che sia possibile. Lo diciamo in quanto azienda che è pronta a continuare a investire risorse in questo Paese. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie a lei. Autorizzo la pubblicazione in allegato del resoconto stenografico della seduta odierna della documentazione da voi depositata (vedi allegato). Adesso passeremo alle domande dei commissari, che potranno approfittarne, avendo di fronte un interlocutore davvero esperto. Lo abbiamo invitato in audizione, e credo che abbiamo fatto bene, perché l'esperienza maturata sul campo può aiutarci, insieme a altri contributi, a produrre, alla fine delle audizioni, una sintesi di cui abbiamo bisogno.

Come lei sa, a conclusione di queste audizioni, su alcuni punti che lei oggi ha richiamato, noi vorremmo tentare qualche azione di discontinuità legislativa, ma anche metodologica.

Do la parola ai colleghi che intendono intervenire per porre quesiti e formulare osservazioni.

MATTEO MAURI. A me sono sembrate particolarmente interessanti le cose che ci ha detto il dottor Piuri, che riportano all'attenzione un tema che abbiamo discusso in più occasioni, ma che varrebbe la pena rimettere al centro del dibattito pubblico: il tema delle liberalizzazioni.

Tutti voi sapete che questo Paese aveva preso una strada molto precisa, quella dell'obbligatorietà delle gare, che poi è stata abbandonata, a seguito dell'esito referendario. Benché l'opinione pubblica fosse molto concentrata sul tema dell'acqua, in realtà il referendum era ben più ampio e coinvolgeva settori molto diversi da quelli su cui si è sviluppato il dibattito.

Io sono tra quelli che da tempo sostengono che si debbano introdurre degli elementi che sblocchino questo sistema. Io condivido alcune delle cose che sono state dette. Non sono ideologicamente favorevole né a una via privata come soluzione di tutti i mali, né al tutto pubblico, sempre e in ogni caso. L'esperienza ci dimostra che non è vera né la prima né la seconda affermazione. Basti pensare a quello che è successo nel sistema inglese, dove poi si è fatta una marcia indietro, anche consistente, su alcune scelte.

Non si dovrebbero affrontare in termini ideologici tale questioni, come ad esempio quella che c'è in Italia sul conferimento della rete. Io credo che in questo Paese ci sia un settore pubblico che in alcuni casi ha dimostrato di essere effettivamente in grado di fornire un servizio adeguato e all'altezza, ma in più di un'occasione ha dimostrato di non esserne in grado.

L'esperienza di Arriva e di Deutsche Bahn è curiosa, perché in realtà, dentro la logica delle liberalizzazioni, il più grande operatore privato europeo anziché fare shopping sul mercato e comprare pezzi in giro, viene comprato dal più grande operatore pubblico. Per cui quando riflettiamo sul tema delle liberalizzazioni, dobbiamo tenere presente che il quadro è

molto più mosso di quanto possa sembrare.

Io credo che la questione riguardi molto i cittadini: chi è in grado di garantire il servizio migliore ai cittadini? Torniamo sempre a quello che diceva Deng Xiaoping: non importa se un gatto è bianco o nero, purché acchiappi i topi. In questo caso, la questione è se sono in grado di garantire un servizio che sia all'altezza per i cittadini. Questo vale anche per il sistema del trasporto pubblico, a maggior ragione se noi riteniamo che debba avere una valenza addirittura costituzionale, cioè di diritto inalienabile da garantire. In questa società deve essere necessariamente così, al di là del fatto che lo scriviamo o meno in Costituzione.

A questo proposito, io credo che il sistema italiano debba aprirsi alla liberalizzazione, che è diversa dalla privatizzazione, però deve farlo prendendo la strada giusta dell'efficientamento. Io credo che la questione dei costi standard sia l'obiettivo e il termine ultimo del percorso, perché, oggi come oggi, noi abbiamo una situazione troppo differenziata sul quadro nazionale.

Secondo me, il punto è inserire da oggi in chiave legislativa elementi di premialità per chi rende il servizio più efficiente. Questo è uno dei punti sui quali abbiamo discusso anche in questa Commissione. È evidente che questa cosa deve essere molto bilanciata, perché da una parte dobbiamo spingere alcuni a fare efficienza, e lo si fa solo premiandoli in qualche modo, ma dall'altra parte non si può solo misurare il miglioramento, in quanto ci sono alcune aree del Paese o alcune realtà che sono già molto efficienti, per cui non hanno grandi margini di miglioramento.

Dunque bisogna introdurre elementi di premialità, introdurre disincentivi e efficientare il sistema, ma anche aprirlo. Evidentemente aprirlo alla logica per il mercato nel mercato è una questione che ha una grande rilevanza. Non si possono lasciare ai privati solamente i pezzi più redditizi. I privati devono farsi carico di un sistema più complesso.

Il dottor Piuri sottolineava una questione certamente centrale: la garanzia e la continuità delle risorse nell'arco del tempo. È chiaro che se ogni anno a giugno le amministrazioni locali e le regioni non sanno nemmeno quanti soldi avranno da lì a dicembre è difficile fare le gare e garantire il servizio. Non sto citando un caso accademico, ma una situazione che si è venuta a creare negli scorsi anni, con dei tagli fatti a settembre.

Mi sembra che le cose che stanno succedendo a Genova siano significative. Genova, tra l'altro, è una delle realtà dove si era fatta una gara ed è entrato un privato. Dunque non è una questione di pubblico o privato. È una questione di concorrenza e di efficientamento. Inoltre, se c'è la gara, il pubblico deve fare esclusivamente il regolatore, e non deve introdurre delle dinamiche politiche nella gestione dell'azienda. L'azienda deve essere l'azienda e il pubblico deve fare il regolatore, non per forza con aziende private, ma anche con aziende pubbliche che funzionino.

Le gare, però, devono essere vere. Su questo sono d'accordo. L'ultima gara non vera che ho visto è stata quella di Milano, vinta da ATM. È evidente che se si mette a gara un boccone troppo grande per tutti, l'incumbent se lo riprende. Se si scrive che i tram devono essere arancioni, devono essere di una certa lunghezza e devono essere stati costruiti negli anni 1930, è ovvio che ATM si riprende il servizio per gli anni successivi.

Chiudo, per non farla troppo lunga. Io penso che, sgombrando il campo dalla discussione ideologica, la strada sia quella giusta. Il tema non è pubblico o privato, perché ci sono tanti operatori, anche pubblici e stranieri, come in questo caso, che possono fornire un servizio.

La questione è apertura vera e reciprocità internazionale. Non è il caso della Germania, però è il caso, per esempio, in buona parte della Francia. Se non c'è reciprocità, non ci può essere un'apertura vera. La dinamica deve essere europea. Anche da questo punto di vista, ci devono essere delle garanzie europee che se qual-

cuno può entrare nel mercato italiano, le aziende italiane devono essere messe nelle condizioni di entrare nei mercati stranieri. La vicenda della Germania è un pezzettino molto piccolo ed è stato in qualche modo uno scambio, comunque significativo.

Ci sarebbe poi un altro tema, che adesso non affrontiamo, altrimenti mi dilungo troppo, che è quello del trasporto merci. In questo campo sarebbe interessante che un operatore italiano si mettesse a fare seriamente l'operatore merci, o se deve dismettere, lasciasse lo spazio d'ingresso ad altri, altrimenti il servizio non lo fornisce nessuno.

MICHELE DELL'ORCO. Io vedo che si va spesso in una certa direzione, anche se questo è un dibattito che forse faremo in un'altra sede. Mi riferisco all'idea di tagliare i fondi dove le linee sono meno utilizzate, sia a livello ferroviario che a livello di trasporto su gomma. Bisogna ricordare che l'utenza usa una determinata linea se il servizio è efficiente. Non si possono legare i fondi solamente all'utenza. Anche rispetto a quello che diceva oggi il mio collega in risposta alla sua interrogazione avente ad oggetto l'Atac, in alcuni enti locali ci possono essere problemi di errata bigliettazione. Di conseguenza, legare gli introiti ai fondi che si riversano su determinate tratte può essere errato, appunto perché non sempre le black list coincidono con le white list. Come diceva il collega Mauri, bisogna sicuramente incentivare l'efficientamento, e quindi le linee che offrono un servizio adeguato.

PRESIDENTE. Do la parola al dottor Piuri per la replica.

MARCO PIURI, Amministratore delegato di Arriva Italia Srl. Faccio solo due commenti. Sul tema delle liberalizzazioni e privatizzazioni, io personalmente e noi come gruppo siamo convinti che ci deve essere un'impostazione molto chiara: la rete è un asset pubblico per definizione, perché deve rispondere all'universalità del servizio e deve permettere, se si apre alla

liberalizzazione, l'effettiva simmetria fra gli operatori; il servizio può essere affidato a soggetti diversi.

Da questo punto di vista, il caso inglese è molto interessante, al di là di quello che si racconta, in particolare in Italia. Gli inglesi hanno fatto una scelta che si è rivelata tragica privatizzando la rete. Oggi la rete è una not for profit, perché loro imparano dagli errori. Oggi in Inghilterra l'assetto della rete è il più interessante, perché la rete è gestita da una not for profit. Vi inviterei a osservare questi passaggi.

Sul tema dei costi standard, mi permetterei un suggerimento. È chiaro che il costo standard va applicato gradualmente. Non è pensabile che domani mattina qualcuno giri la chiave e di colpo si passi da un contesto storico, con tutto quello che vuol dire, a un nuovo contesto.

Bisogna darsi il tempo necessario, ma bisogna partire correttamente. Bisogna stabilire il prezzo congruo, e poi capire come allineare il sistema rispetto quel prezzo. Ci mettiamo cinque anni? Ce ne mettiamo sette? Vediamo. È un processo che va accompagnato.

A Genova produrre un bus-chilometro costa 6,5 euro. A Trieste costa meno di 4 euro. Si spiega tutto col fatto che a Genova c'è qualche salita in più? Non credo che 2,5 euro di differenza si spieghino così. È evidente che c'è un sistema sul quale bisogna intervenire, con un'accortezza: la questione, per un servizio di questo tipo, è innanzitutto, come diceva l'onorevole Mauri, se il gatto prende il topo.

Oggi il sistema è profondamente iniquo e distribuisce risorse non in base ai bisogni. Di conseguenza c'è ridondanza di offerta in alcuni territori e carenza di offerta in altri. Da qui emerge la necessità del costo standard, che serve a distribuire in modo più congruo le risorse.

Dall'altra parte, il sistema è iniquo perché c'è uno schema tariffario troppo rigido e compresso verso il basso. Oggi il signor Piuri, che guadagna bene, paga il biglietto quanto un precario. Oggi è così. Dovremmo fare un sistema tariffario dove il signor Piuri paga un po' di più e il

precario paga un po' di meno, perché ci sono delle politiche agevolative chiare e trasparenti, per cui alcuni settori e alcune categorie sono realmente agevolati.

Io credo che ci sia la possibilità di rendere il sistema più trasparente e meno iniquo rispetto a come è organizzato oggi. Però, siccome è un elefante e mio nonno mi ha insegnato che l'elefante si mangia a fette e non è possibile mangiarlo tutto intero, mi permetto di proporre che la prima fetta da attaccare sia la creazione di un sistema condiviso con il riferimento a un prezzo congruo. Da qui proviamo a mettere in ordine il sistema. Non partirei da altre questioni, perché gli ultimi 15 anni dimostrano che, quando si è provato a iniziare da altre parti, non si è andati molto lontano.

Le gare servono se effettivamente si rende il sistema più efficiente. Il cittadino non vuole solo un servizio di qualità più elevata. Oggi quello che si dimentica, facendo la polemica sulle tariffe, è che in realtà il sistema lo paga la fiscalità generale e quindi, comunque, le mani nelle tasche ce le mettiamo non da viaggiatori ma da cittadini.

Io credo che dovrebbe esserci un sistema più trasparente, dove paga un po' di più colui che davvero utilizza il servizio, dove c'è uno schema tariffario più equo e reali politiche agevolative, e dove la fiscalità generale contribuisce, ma solo per i servizi minimi sociali necessari.

Oggi noi siamo in una condizione in cui bisogna decidere con quello che abbiamo cosa possiamo fare e quali sono i servizi che devono essere garantiti. Non possiamo più fare quello che facevamo negli anni Ottanta. A mio avviso, o c'è questa consapevolezza, innanzitutto da parte degli operatori, e quindi da parte del sistema, oppure è difficile che noi riusciamo a raddrizzare questo piano inclinato.

PRESIDENTE. Do la parola al collega Dell'Orco per un'ulteriore osservazione.

MICHELE DELL'ORCO. Vorrei integrare il mio precedente intervento. Si diceva di stabilizzare i fondi che vengono investiti nel trasporto. Anche noi ipotizzavamo di prevedere alcune entrate certe, ad esempio attraverso la destinazione al trasporto pubblico di una certa aliquota Irpef o altre soluzioni.

Attualmente alcune entrate per il trasporto pubblico sono legate, ad esempio, alle accise sulla benzina. C'è una cosa da dire: le accise sulla benzina danno la sicurezza di essere sempre in salita. Come idea è paradossale: più una regione è virtuosa, più sviluppa il trasporto pubblico e minore sarà la circolazione privata, e quindi presumibilmente calano le vendite di automobili e la vendita di benzina, e questo calo diminuisce drasticamente le accise restituite alle regioni. È un circolo vizioso che non ha senso. Stavo ipotizzando con i miei colleghi di non legare questi fondi alle accise sulla benzina, però, dato che queste sono sempre in salita, paradossalmente rappresentano uno dei pochi fondi certi per il trasporto pubblico. Ci veniva in mente che potremmo pagare tutti il trasporto pubblico, per esempio, attraverso l'Irpef – è ovvio che questo comporterebbe un piccolo aumento –, rendendolo un servizio universale, come veniva detto, magari legandolo ad altre cose che a livello costituzionale sono universali. Potremmo farlo pagare un po' a tutti e dare delle agevolazioni a chi ne ha bisogno, per una questione di *welfare*.

PRESIDENTE. Ringrazio il dottor Piuri e dichiaro conclusa l'audizione.

## La seduta termina alle 16.05.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. VALENTINO FRANCONI

Licenziato per la stampa il 13 febbraio 2014.

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

**ALLEGATO** 

## CAMERA DEI DEPUTATI COMMISSIONE IX TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

## INDAGINE CONOSCITIVA SUL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

DOCUMENTAZIONE DEPOSITATA DAI RAPPRESENTANTI DI ARRIVA ITALIA SRL

ROMA, 21 NOVEMBRE 2013

Commissione Trasporti della Camera dei Deputati Indagine conoscitiva sul TPL

Memoria del Dr. Marco Piuri, Amministratore delegato di Arriva Italia S.r.l. Giovedì 21 Novembre 2013

## **Premessa**

Questa memoria presenta il punto di vista di Arriva Italia sulle criticità che caratterizzano il settore del trasporto pubblico locale automobilistico e ferroviario in Italia, sulle sue prospettive di sviluppo e sulle priorità d'intervento.

Si è privilegiata la massima sintesi, rimandando a documenti di approfondimento che si allegano, per illustrare i seguenti punti:

- Profilo di Arriva Gruppo DB
- Sofferenze che vive il settore
- Priorità d'intervento
- Best practice di Arriva Italia
- Focus sul mercato ferroviario

## Arriva - Gruppo DB

Deutsche Bahn è uno dei leader mondiali nel settore della mobilità e logistica con un totale di 300 mila dipendenti, 39,3 miliardi di € di fatturato, operativa in 130 paesi.

Arriva Plc è una società focalizzata sul trasporto passeggeri multimodale; nel 2010 è diventata parte del Gruppo Deutsche Bahn, che ne ha acquisito il 100% delle azioni:

- è presente in 15 paesi europei con tutte le modalità di trasporto (bus, ferrovia, tram, metropolitana, funicolare, taxi, traghetti);
- trasporta 1,5 miliardi di passeggeri all'anno, con una flotta di 16.300 bus\*, 755 treni\*, 169 tram, 230 ambulanze, 15 navebus\*;
- registra 3 miliardi di € di ricavi e impiega 55,900\* addetti.

In Italia, è presente dal 2002 attraverso l'acquisizione di società locali e la creazione di partnership con aziende pubbliche. Arriva Italia Srl (branch italiana del Gruppo):

- Opera oggi nei servizi bus attraverso 10 società controllate o partecipate;
- · E' il terzo gruppo a livello nazionale, dopo le aziende pubbliche di Roma e Milano, con una quota del mercato del TPL (escluso servizi ferroviari regionali) pari al 5%;
- Opera nei servizi extraurbani, urbani, di collegamento con gli aeroporti di Milano e Torino, speciali e commerciali e, a Roma, per studenti con disabilità;
- Ha una produzione di circa 100 milioni di vetture-km\*, con un parco di 2.295 bus, 6 tram, 2 nave bus;
- Registra circa 3.350 dipendenti e ricavi per 315 milioni di €\*;
- Nel 2012, ha fondato Arriva Italia Rail Srl, società dedicata al trasporto ferroviario passeggeri.

## Le società controllate sono:

- · Sia e Saia a Brescia e Sab a Bergamo, operanti prevalentemente nei servizi provinciali (quota di controllo: 100%);
- Sal Lecco, servizi extraurbani (100%);
- Sadem Torino, servizi provinciali (100%);
- SAF Udine, servizi urbani ed extraurbani (60%);
- RTL Imperia, servizi extraurbani in sub-affidamento da RT Imperia (80%).

Le Joint Venture con Enti Locali (quota di minoranza di Arriva Italia con delega alla gestione) sono:

- Trieste Trasporti, servizi urbani e suburbani (40%);
- ASF Como, servizi urbani ed extraurbani (25%);
- KM Cremona, servizi urbani ed extraurbani (49%).

(\*) incluso partecipate

## Sofferenze del settore

Le rilevanti criticità di cui soffre il TPL, colpito dalla crisi della finanza pubblica e dalla recessione, sono evidenziate da alcuni trend di settore. Nel 2011 (rispetto al 2010, fonte X Rapporto Isfort sulla mobilità - 2013; escluso servizi ferro):

- la produzione annua in vett-km è calata del 2,2% e i passeggeri dell'1,3%;
- il valore dei ricavi totali degli operatori ha perso perde un 1,6%;
- la riduzione delle risorse pubbliche è stata significativa (4,3%, proseguita nel 2012 e 2013), parzialmente compensata dall'aumento dei ricavi tariffari del 3,1% (più «pay per use»);
- è aumentato il numero di aziende in perdita.

Le situazioni di maggior crisi sono concentrate in alcune aree del paese o città e derivano dalle criticità finanziarie (ritardati pagamenti della PA) e da squilibri economici di decenni, non ascrivibili solo al taglio dei contributi degli ultimi anni. In altre aree la sofferenza delle aziende deriva da politiche contributive che comprimono i sussidi verso il basso non fondate su reali ragioni industriali o di presunta inefficienza (vedi servizi extraurbani piemontesi, che rischiano ancora tagli significativi dopo quelli già subiti).

Si evidenzia la necessità di affrontare il settore come un comparto industriale non omogeneo, differenziando (geograficamente, per tipo di servizio) le azioni di risanamento e di riequilibrio.

Una delle maggiori criticità riguarda l'aumento dell'anzianità del parco bus derivante dall'insufficienza di finanziamenti e di regole che consentano una politica di autofinanziamento da parte dei gestori, con una conseguente crescita dei costi manutentivi e peggioramento della qualità e della sicurezza dei servizi con effetti di perdita di passeggeri e ricavi. La spirale negativa, che sembrava essere stata interrotta nel 2003, è ripresa a gran velocità, in un momento di crisi in cui il settore potrebbe puntare a guadagnare quote di mercato all'auto con servizi qualità, per poi beneficiare della futura ripresa della domanda di mobilità.

Le principali priorità di fondo possono essere così sintetizzate:

- certezza contributiva e di finanziamento del rinnovo del parco bus e ferroviario;
- tempi di pagamento certi da parte della PA;
- · ripartizione delle risorse che incentivi l'efficacia ed efficienza dei servizi (non penalizzando le Regioni e le aziende già virtuose);
- regole di mercato chiare che potenzino le capacità di regolazione degli Enti e promuovano contesti attrattivi per gli operatori in concorrenza.

## Best practices

In questo panorama, il gruppo Arriva registra una buona redditività, grazie ad una attenta politica di efficienza ed efficacia dei servizi.

Si evidenziano soprattutto i casi di successo rappresentati dalle Joint Venture con l'Amministrazione Locale (Como, Trieste e Cremona), in cui grazie al rapporto proficuo con L'Ente azionista, deputato alle politiche di mobilità, e alla gestione oculata e imprenditoriale da parte del socio industriale, si sono raggiunti risultati di eccellenza dal punto di vista della qualità dei servizi, della soddisfazione dei clienti, della pace sociale e dei dividendi a beneficio del socio pubblico (che può alimentare le politiche di investimento su altri servizi di pubblica utilità) e del socio industriale, che può remunerare il proprio investimento.

## Priorità

La legge di Stabilità n. 228/2012 ha iniziato ad affrontare questi temi attraverso il nuovo Fondo Nazionale, l'introduzione di criteri di riparto incentivanti e l'obbligo di riprogrammazione dei servizi, ma mancano alcune questioni essenziali:

- Inserire le somme equivalenti al fondo perequativo (circa 1,5 miliardi di € annui, provenienti dal gettito Irap) nella logica del Fondo Nazionale, quindi vincolandole al TPL;
- Introdurre, come previsto, i costi standard, in modo progressivo ed equilibrato, per una ripartizione dei fondi più coerente con costi unitari adeguati e con i reali fabbisogni di mobilità;
- Cambiare prospettiva nella gestione degli investimenti sul parco, inserendo ad esempio nei corrispettivi di contratto di servizio la quota a copertura totale degli ammortamenti, lasciando alle aziende libertà nelle modalità di rinnovo;
- Reintrodurre politiche di defiscalizzazione del TPL in favore di famiglie e fasce deboli.

## Si potrebbero prefigurare 5 linee d'azione:

- 1. Rapido avvio operativo dell'Autorità per i Trasporti, per intervenire sulla regolazione dei servizi, le liberalizzazioni, in particolare dei servizi ferroviari regionali, il riequilibrio economico del settore.
- 2. Costi standard: definire un metodo semplice di calcolo del costo standard e dei livelli adeguati di servizio e avviare il piano di rimodulazione progressiva del riparto delle risorse tra le Regioni.

## 3. Risorse pubbliche:

- Proseguire nello sviluppo (già avviato) di un piano nazionale di finanziamento del rinnovo del parco bus e ferroviario, con effetti sulla qualità dei servizi e di incentivo all'industria di costruzione veicoli;
- · Studiare le modalità per vincolare le somme equivalenti alle risorse del fondo perequativo ed inserirle nel Fondo nazionale TPL;
- · Finanziare i programmi di innovazione tecnologica (es. Smart Cities, Intelligent Transport Systems).

## 4. Riprogrammazione servizi per aumentare l'efficacia e regolare la componente sociale

Ribadire l'obbligo di revisione dei piani previsto dalla Legge di stabilità 228/2012, prevedendo azioni in favore del TPL.

## 5. Interventi in favore del cittadino e delle famiglie

- · Reintrodurre le detrazioni fiscali degli abbonamenti TPL;
- Promuovere il Ticket Trasporti (al pari dei buoni pasto), con defiscalizzazione per le aziende;
- · Introdurre nei meccanismi di riparto del Fondo Nazionale TPL anche un criterio di premialità per iniziative a favore degli utenti (famiglie, fasce deboli).

## Focus sul mercato ferroviario

In questa parte evidenziamo le criticità che, a nostro avviso, caratterizzano il mercato dei servizi ferroviari in Italia e che rallentano lo sviluppo di un quadro di competizione regolata.

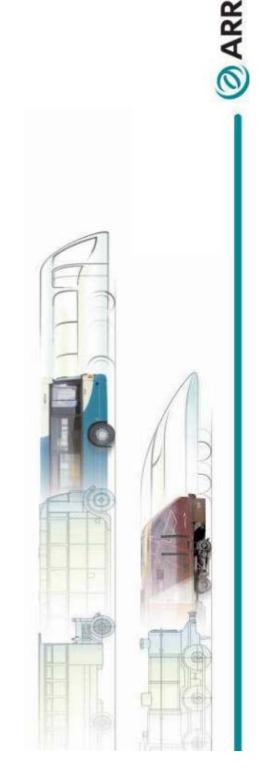
- Il mercato è il 4° in Europa per dimensione, con una posizione dominante di Trenitalia e degli operatori pubblici regionali, che controllano il 97% della produzione.
- L'approccio alla competizione mostra due facce; è aperto per i servizi Alta Velocità e conservativo per i servizi di lunga/media distanza e regionali:
  - I Servizi AV registrano l'unico caso in Europa di competizione diretta (Trenitalia e NTV), sebbene il "nuovo entrante" abbia dovuto superare numerose barriere ed è attualmente penalizzato dalle politiche di prezzo (presunto dumping) del concorrente; si dimostrano comunque i benefici della competizione;
  - I servizi di media/lunga distanza (c.d. "servizio universale") sono regolati da un contratto di servizio, affidato direttamente, con contenuti poco chiari e solo parzialmente disponibili;
  - I servizi regionali, il segmento più grande del mercato, sono ancora dominati da posizioni sostanzialmente monopolistiche; i principali operatori di medie dimensioni sono pubblici e in alleanza con il gruppo FS, ad esempio:
    - Trenord, JV tra Trenitalia e Le Nord (Ferrovie Nord Milano, controllata dalla Regione Lombardia) che produce tutti i servizi regionali per un totale di circa 38 milioni di treni-km;
    - TPER, che gestisce 5 milioni di treni-km in Emilia Romagna in consorzio con Trenitalia;
  - Solo due piccoli operatori sono privati, Ferrotramviaria e Ferrovie del Gargano, entrambi operativi in Puglia e gestiscono servizi storicamente in affidamento diretto.
- · L'Italia è in teoria uno dei mercati più aperti alle regole competitive europee, ma in realtà la legislazione nazionale ha mostrato molta instabilità, con l'alternanza di leggi che imponevano le procedure concorsuali con altre che considerano la gara come possibile opzione:
  - L'Italia ha recepito il Regolamento UE n.1370/2007 e attualmente non è previsto alcun obbligo di gara;
  - Nel 2009 il Parlamento ha approvato due leggi (n.33 e n.99; la prima ha introdotto l'opzione di affidamento diretto di contratti di servizio della durata di 6+6 anni), favorendo azioni finanziarie configurabili, nella sostanza, come aiuti di Stato: le Regioni avrebbero ricevuto fondi addizionali per il materiale rotabile in caso di rinnovo dei contratti di servizio con l'incumbent; a queste nuove regole è seguita l'applicazione del "catalogo" di Trenitalia che ha determinato una generale crescita dei corrispettivi regionali (alcune Regioni hanno spostato fondi dai servizi bus ai servizi ferro);
  - Alcuni studi sui Servizi regionali dimostrano che un nuovo approccio alla programmazione dei servizi, largamente sperimentato in Europa, garantirebbe più alti standard di qualità, l'ottimizzazione del parco (riduzione minima del 20%) e riduzioni significative dei contributi pubblici;
- Le barriere alla competizione nei servizi regionali possono essere quindi così sintetizzate:

- Le Regioni deputate all'istruzione e gestione delle procedure di gara spesso mancano di un know-how adeguato agli standard internazionali. Come risultato, le poche gare non hanno attratto un vero confronto competitivo;
- I più recenti indirizzi di gara, come ad esempio quelli espressi dal bando della Regione Emilia-Romagna, evidenziano l'assenza di standard minimi per attrarre i competitori (lotti unici/grandi al posto di lotti medio-piccoli più contendibili, politiche incerte sui rotabili e sui depositi, insufficiente periodo di preparazione tra assegnazione e avvio del servizio e di procurement del parco, carenze informative sui servizi e sull'organizzazione attuale);
- Il conflitto d' interesse delle Regioni, che sono spesso proprietarie degli operatori ferroviari e nel contempo stazioni appaltanti, non favorisce l'apertura del mercato.
- E' urgente che la nuova Autorità per i Trasporti entri in attività al più presto, per promuovere e preparare la competizione prevista dalla normativa europea, rimuovendo gli attuali impedimenti. Le azioni chiave per sviluppare la competizione possono essere così sintetizzate:
  - Le procedure di gara possono essere facilitate supportando le Regioni nell'elaborazione di specifiche che favoriscano e attraggano la competizione. Sarebbe opportuno partire con una quota minima di servizi da mettere a gara entro il 2016 (indicativamente un 30%) al fine di costruire il know-how necessario e procedere progressivamente senza dover affrontare l'apertura del mercato in un periodo concentrato a ridosso della scadenza di legge del 2019;
  - I comportamenti anti-competitivi dovrebbero essere dissuasi applicando multe rilevanti;
  - Il tema della clausola sociale dovrebbe essere affrontato mirando ad una progressivo incremento del livello di efficienza e produttività del settore (costo per unità di prodotto);
  - E' essenziale una chiara regolazione della disponibilità e del trasferimento dei beni essenziali, quali il materiale rotabile e i depositi/officine, anche nell'ottica di ottimizzarne l'uso e la loro pubblica utilità.

## Quaderni Arriva Italia

## Costi standard nel trasporto pubblico Approccio Arriva

Novembre 2013



Questo documento presenta il punto di vista di Arriva e un possibile approccio al tema dei costi standard del Trasporto Pubblico Locale. Si illustreranno i seguenti punti:

Inquadramento dei costi standard del TPL

·Metodi ASSTRA e ANAV

·Metodo ANAV: schema di sintesi

Approccio proposto

# Inquadramento dei costi standard del TPL

 $\boldsymbol{\omega}$ Regioni ed Enti Locali garantendo solidarietà e coesione sociale in maniera da sostituire La legge delega 42/09 sul federalismo fiscale intende assicurare autonomia di entrata e spesa gradualmente il criterio della spesa storica per tutti i livelli di governo

₽. La normativa prevede che per le spese correnti per il TPL sia previsto il finanziamento in base costi standard, tenendo conto di:

## livello adeguato di servizio (LAS) su tutto il territorio nazionale

## costi standard unitari

Le due componenti sono entrambe essenziali: la definizione delle risorse risulterà dalla moltiplicazione dei LAS per i costi std al netto dei ricavi presunti o effettivi (contributi std)

Il nuovo sistema garantirà una più equa ripartizione delle risorse tra le diverse Regioni all'interno di ciascuna Regione, tra i bacini. La formulazione del costo std richiede un'articolazione per modalità (ad es. servizi automobilistici, tramviari, metropolitani, ferroviari) e per tipologia di servizio.(ad.es servizi urbani, suburbani, extraurbani)



## Inquadramento: vantaggi

L'applicazione dei costi standard al settore del TPL garantirà una maggior spinta al miglioramento dell'efficacia ed efficienza dei servizio e una più equa ripartizione delle risorse pubbliche

contributi standard Costi

Incremento efficacia dei servizi (passeggeri e ricavi km)

**e** a carattere sociale Individuazione dei servizi compensazioni ad hoc)

Ripartizione delle risorse (tra Regioni e tra bacini regionali) secondo logiche economico-industriali per superare progressivamente il criterio storico

Ridefinizione delle basi d'asta per la gare



relativa all'ammortamento

## Inquadramento: integrazione dei contributi in conto capitale nei contributi di esercizio

L'applicazione del costo std potrebbe superare l'attuale modello di contribuzione in conto capitale per il rinnovo del parco (canale parallelo rispetto alla contribuzione in conto esercizio), attraverso la definizione di contributi std comprensivi della quota totale di ammortamento del parco

Vantaggi e opportunità	Elementi di complessità
Rinnovo continuativo del parco	Armonizzazione rispetto al Patto di stabilità (sia per Enti Locali sia per Regioni)
Maggiore chiarezza in sede di gara e di	
formulazione dei contratti di servizio	Gestione del periodo di transizione verso il
	nuovo metodo (mezzi finanziati sia in conto
Maggiore autonomia degli operatori nelle politiche di approvvigionamento del parco	capitale sia in conto esercizio)
	Rimborso dell'IVA sulla quota di corrispettivo



## Metodi ASSTRA e ANAV

I Metodi proposti da ASSTRA e ANAV seguono approcci diversi e giungono entrambi a risultati interessanti seppur distanti Il metodo ASSTRA ricostruisce analiticamente il costo dei processi fondamentali della gestione (Esercizio, Area Tecnica/Manutenzione, Marketing e Qualità, Amministrazione)

del costo del personale di guida sul costo del lavoro e di quest'ultimo sul costo totale ANAV popone un approccio macro analitico che stima il costo di gestione in base all'incidenza (comprensivo di ammortamenti) Entrambi i metodi incrementano il costo std di gestione di un utile "ragionevole" d'impresa (remunerazione del capitale) I ricavi da traffico sono stimati pari al 35% dei ricavi complessivi (costo di gestione comprensivo di utile) corrispondente a un 38% circa dei costi di gestione (nel D.Igs. 422/97 la quota del 35% è definita come rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi al netto dei costi infrastrutturali

Le formulazioni non affrontano il tema dei fabbisogni di mobilità (livelli adeguati di servizio)



# Metodo ANAV: schema di sintesi del metodo ANAV

Il metodo ANAV accetta una ragionevole semplificazione (intervalli di valori) in favore della trasparenza del processo di formulazione: definisce come input di calcolo una velocità commerciale "standard" (30 Km/ora per i servizi extraurbani e 17 km/ora per i servizi urbani)

· parte dal calcolo del costo del personale di guida

•in base all'incidenza del costo del personale di guida (75%) stima il costo del lavoro, che rappresenta la voce più significativa del costo di gestione (tra 49,5% e 52%)

stima il costo di gestione

aggiunge una quota del 10% come utile d'impresa

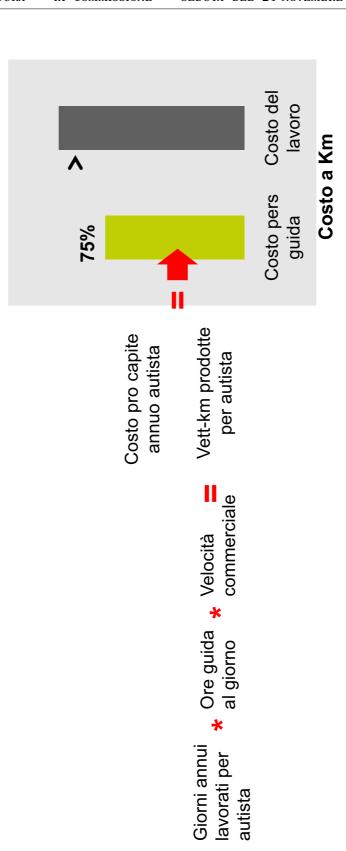
applica una quota di ricavo presunto del 35% (sul totale dei costi compreso l'utile) per calcolare il contributo std (comprensivo di contributi CCNL e in conto capitale)

Al corrispettivo si affiancano le compensazioni che derivano dagli effetti sui ricavi e sui costi degli obblighi di servizio



## Schema di sintesi del metodo ANAV

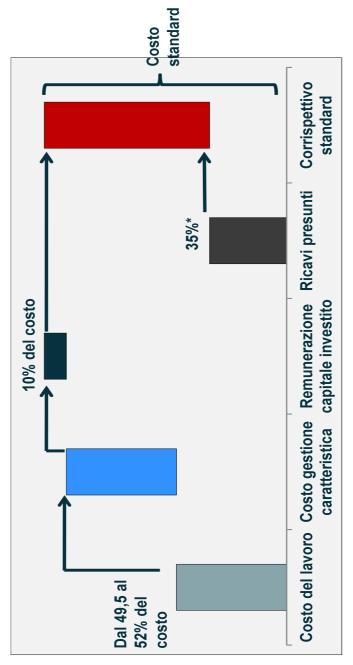
A partire dal costo del personale di guida (calcolato in base a valori standard di produttività e di costo) si stima il costo del lavoro complessivo





## Schema di sintesi del metodo ANAV

Dal costo del lavoro si calcola il costo totale, si aggiunge la quota di remunerazione del capitale (utile d'impresa) e, sottraendo il ricavo presunto o effettivo, si calcola il contributo/corrispettivo standard



## Valori a Km



## Alcune priorità dovrebbero guidare la definizione del metodo:

Approccio proposto

## giungere a un primo risultato in tempi relativamente brevi

formulare i costi standard come costi obiettivo a cui tendere, quindi come strumento di miglioramento dell'economicità del settore, superando la correlazione con i livelli di efficienza ed efficacia storici che indurrebbe a ricadere in valori medi non rappresentativi ·rispettare l'autonomia gestionale e quindi la riservatezza dei dati industriali degli operatori in concorrenza.

Il costo std si dovrebbe quindi differenziare dai valori medi attuali, che evidenziano livelli di efficienza e produttività molto disomogenei L'approccio che proponiamo s'ispira all'esperienza di formulazione dei costi standard proposta dalla Regione Lombardia, il cui metodo è stato approvato sia da ANAV Lombardia sia da ASSTRA



## Approccio proposto: metodo di calcolo

Rispetto al metodo di ANAV Nazionale, l'approccio qui proposto articola maggiormente il costo std nelle sue componenti essenziali, senza tuttavia entrare in eccessivi dettagli:

Φ si fa riferimento a un calcolo std del numero di autisti (in base alle ore di guida medie annue alla velocità commerciale) e al loro costo si calcola, percentualmente sull'autista, il personale indiretto di movimento, di manutenzione, di struttura e commerciale e il relativo costo si parametrizzano i costi esterni (servizi e materie) di trazione, di manutenzione e di struttura e commerciale, secondo logiche industriali e calcoli ex ante che possono essere verificati attraverso un confronto con i valori "storici" si trasforma il costo std per km prodotto in costo std per km offerto, applicando una quota fisiologica di km a vuoto sui km prodotti si aggiunge il calcolo dell'Irap e la prevista quota di utile d'impresa (che coprirà la remunerazione del capitale, gli oneri finanziari e fiscali)

pro-capite, in conto capitale per rinnovo parco in %all'ammortamento) e i ricavi presunti o effettivi misurati in percentuale sui ricavi totali (quest'ultimo indicatore, proposto nel metodo ANAV, è stato per giungere al contributo di esercizio std, si parametrizzano i contributi non di esercizio (CCNL preso a riferimento dal Ministero dei Trasporti)



# Approccio proposto: opportunità per il settore

Si sottolinea l'importanza di considerare la velocità commerciale come valore standard obiettivo (per tipologia di servizio e modalità)

In questo modo:

considerare la diversa velocità commerciale dei servizi (la più importante variabile esogena che si può utilizzare la vett-km (unità "tradizionale" e di facile raccolta), che da sola non permette di influenza i costi)

si incentivano le politiche di mobilità favorevoli al TPL: i maggiori costi che derivano dal non raggiungimento della velocità commerciale standard sarebbero coperti dagli Enti responsabili dei mancati interventi

in conto capitale) considerando nel calcolo del contributo std la copertura della quota di E' auspicabile che con il metodo dei costi std **si superi il doppio canale contributivo (esercizio**/ ammortamento del parco (come ad esempio già avviene nella Regione Friuli-Venezia Giulia)



## Approccio proposto: obblighi di servizio

temi ANAV ha proposto soluzioni specifiche (documento ANAV "Modello per la determinazione dei E' opportuno richiamare l'importanza delle compensazioni correlate all'obbligo di servizio pubblico, previste dal Regolamento UE 1370/07, e dei criteri di indicizzazione dei costi std; su entrambi costi std dei servizi di TPL su gomma" del 14/07/2010, cap.5)

regolarità e capacità e livelli tariffari definiti dal regolatore) e le relative esigenze di compensazioni Qui ci limitiamo a evidenziare che gli obblighi di servizio (servizi con standard di continuità, aggiuntive dipendono in particolare da:

velocità commerciali strutturalmente ridotte

strutture tariffarie con forti caratteristiche di socialità

aree a domanda debole.

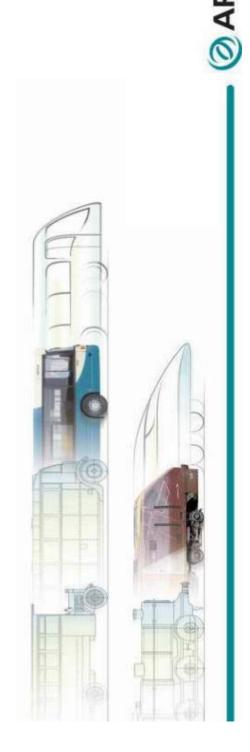
Queste condizioni particolari possono essere prese a riferimento per una valutazione ex ante delle compensazioni tariffarie



## Quaderni Arriva Italia

# Liberalizzazioni nel trasporto pubblico

Novembre 2013





Principali caratteristiche del mercato europeo del TPL

Questo documento presenta un quadro delle liberalizzazioni europee e italiane nel settore del trasporto pubblico locale. Si illustreranno i seguenti punti:

Liberalizzazioni dei mercati europei

·Principi della riforma italiana

·Mercato italiano

Il TPL è (quasi) sempre sovvenzionato: una quota dei costi (in Italia 65-70%) è coperta da contributi pubblici in ragione della valenza sociale e universale del servizio

Principali caratteristiche del mercato del TPL

- La riforma del settore in Europa ha introdotto la "concorrenza per il mercato": gare acquisire una gestione di servizi limitata nello spazio e nel tempo
- La struttura industriale è diversificata: gruppi internazionali, aziende pubbliche di grande, media e piccola dimensione, medi e piccoli operatori privati
- beneficiano di economie di scala/scopo e società/unità operative di medie dimensioni che I competitor internazionali sono holding operative con funzioni centrali indirette che gestiscono i servizi e le relazioni con il territorio

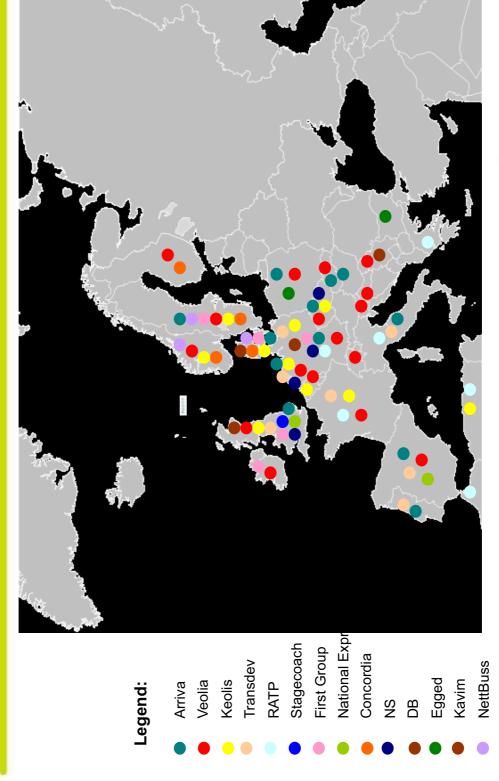
## Modello «Glocal»

- Dimensione per operare in un mercato multidomestico
- Parallela ottimizzazione produttiva per non superare la soglia oltre la quale si hanno diseconomie di scala



Principali caratteristiche: pan-European players

xvii legislatura — ix commissione — seduta del 21 novembre 2013

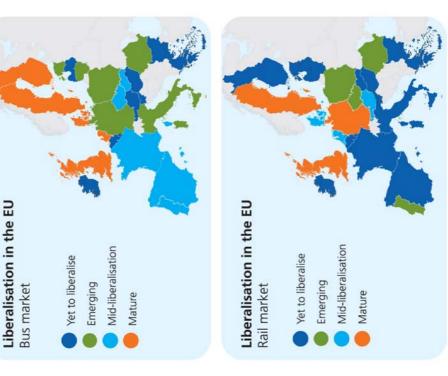




## Liberalizzazione dei mercati europei La liberalizzazione promossa dalla legislazione europea genera valore e aiuta ad allentare la pressione sulla finanza pubblica

Il tasso di liberalizzazione in Europa è molto diversificato per paese

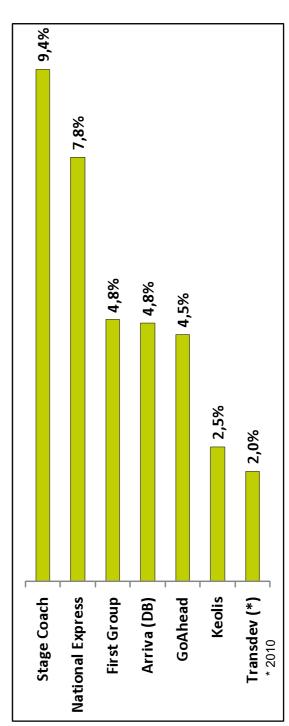
<u>a</u> avviato Molti paesi non hanno ancora liberalizzazione dei servizi ferroviari





I gruppi europei sono redditivi (in Italia quasi tutte le aziende pubbliche e il settore nel suo complesso generano perdite)

Liberalizzazione: la concorrenza genera redditività..



EBIT/Valore della Produzione dei principali gruppi europei che operano in concorrenza nel TPL

Fonte: Annual Report (Dati 2011)



- SEDUTA DEL 21 NOVEMBRE 2013 XVII LEGISLATURA — IX COMMISSIONE

### Regno Unito

... qualità per il cliente (esempio Arriva)

- •92% dei passeggeri dei servizi bus soddisfatto
- •60% incremento passeggeri di cui 87% soddisfatti dei servizi ferroviari in Galles
- 23% incremento customer satisfaction dei servizi ferroviari a Londra
- 80% utenti soddisfatti della metro leggera della Contea di Tyne & Wear (nord-est)

### **Danimarca**

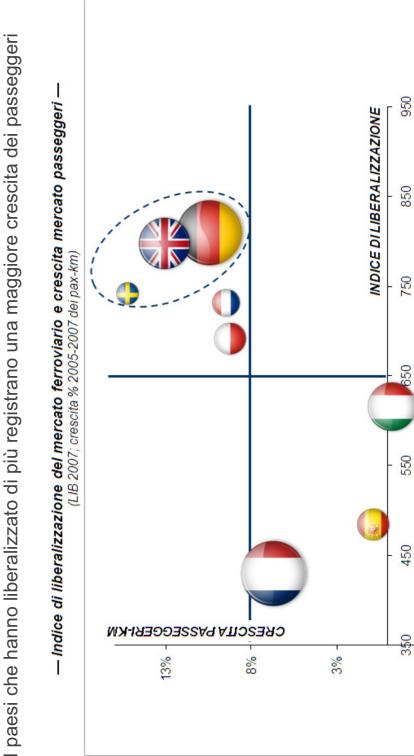
- •12% incremento customer satisfaction (indagine della Danish National Audit Office) e 81% passeggeri soddisfatti nei <u>servizi ferroviari</u>
- •7% crescita customer satisfaction (indagine dell'Autorità Trasporti), 7% crescita passeggeri, 83% soddisfatti nei servizi bus della Greater Copenhagen

### **Portogallo**

•73% dei passeggeri della metro leggera nella città di Porto soddisfatto



... crescita dei passeggeri (es. servizi ferroviari)





LA DIMENSIONE DELLA BOLLA RAPPRESENTA IL VALORE TOTALE DEI PASSEGGERI-KM NEL 2007

Liberalizzazione: mercato globale → concentrazioni

### xvii legislatura — ix commissione — seduta del 21 novembre 2013

30,5

36,7

### **Tendenze**

- Mercato globale «multidomestico»
- •Multimodalità (ferro-gomma, urbanoextraurbano)

## Progressive concentrazioni industriali

## Fatturato 2010 in miliardi di Euro

g	
Arriv	
+	
DE	

\* Joint venture

- SEDUTA DEL 21 NOVEMBRE 2013 XVII LEGISLATURA — IX COMMISSIONE

Principi della riforma italiana

Gli elementi fondamentali della riforma del settore avviata con il D.lgs 422/97 sono:

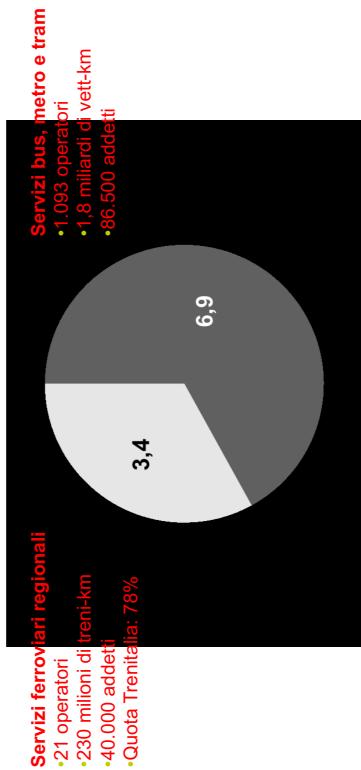
- Programmazione e gestione decentrata alle Regioni
- Separazione tra funzione pubblica di regolazione e gestione imprenditoriale dei servizi
- Superamento dei monopoli con l'introduzione delle gare per l'assegnazione dei servizi (concorrenza regolata)
- Crescita del livello di efficacia ed efficienza dei servizi

A 15 anni dall'avvio della riforma, i servizi di TPL sono parzialmente liberalizzati e soffrono di una rilevante incertezza sul fronte delle regole e delle risorse pubbliche (per l'esercizio e per il finanziamento del parco), il mercato dei servizi ferroviari regionali è ancora chiuso



# Il mercato italiano del TPL vale quasi 10,5 miliardi di euro (contributi pubblici + ricavi da traffico)

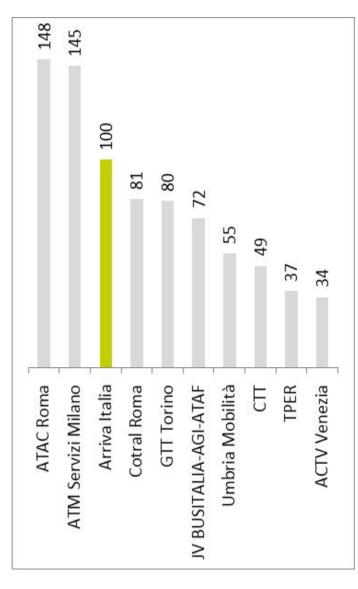
Mercato italiano





Solo 2 tra i primi 10 gruppi italiani sono aziende operative in concorrenza nel mercato (Arriva e JV Agi-BusItalia). Le altre sono aziende pubbliche locali prevalentemente focalizzate sul bacino storico

Mercato italiano: competitors gomma



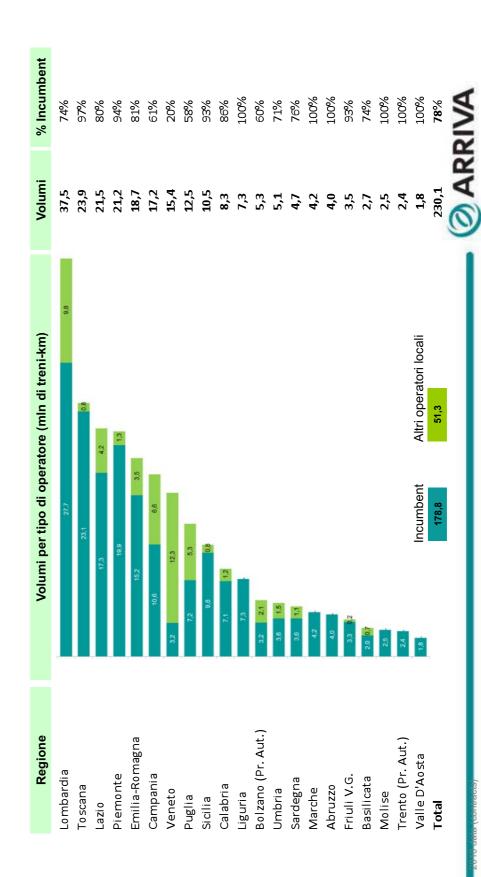
Dimensione produttiva in milioni di vett-km dei principali operatori italiani di TPL (stime 2011)



### XVII LEGISLATURA - IX COMMISSIONE - SEDUTA DEL 21 NOVEMBRE 2013

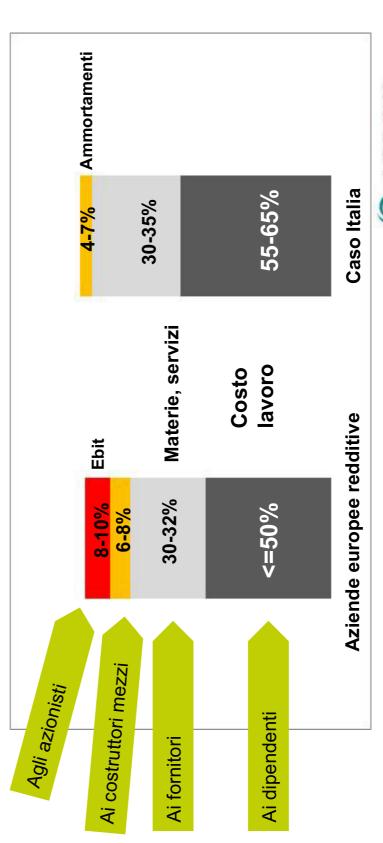
Il mercato è controllato da Trenitalia, con una quota del 78% della produzione totale annua; la quota restante è gestita prevalentemente da aziende pubbliche regionali e locali

Mercato italiano: competitors servizi ferroviari regionali



## Il settore nazionale del TPL sconta uno squilibrio nella distribuzione di valore tra gli Mercato italiano: distribuzione iniqua di valore

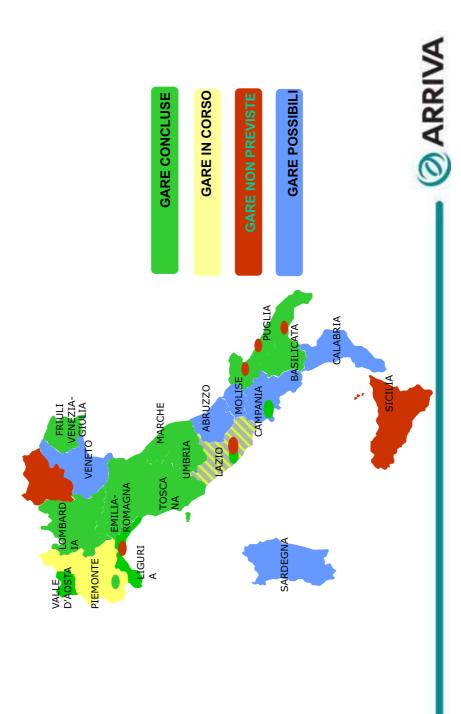
I minori livelli tariffari rispetto ai riferimenti europei e gli squilibri sul fronte dei costi si scaricano sulla fiscalità generale stakeholder





# Mercato italiano: riforma a macchia di leopardo

Dopo 15 anni dalla avvio della riforma, il quadro normativo resta incerto, con gare non ancora bandite in Piemonte (parzialmente), Veneto, Lazio, Abruzzo, Campania, Molise e



# Mercato italiano: gare servizi ferroviari «stop an go» In verde norme con obbligo di gara

Anno	Legge	Impatti
1997	Decreto Legislativo n. 422/97 ("Burlando")	Obbligo di gara dopo il period transitorio
2003	Legge n. 269/03 ("Buttiglione")	Gara come opzione possibile
2004	Legge n. 308/04 ("Delega ambientale")	Inapplicabilità della L. 269/03 al TPL; ritorno al D.Igs. 422/97 con obbligo di gara
2008	Legge n. 133/08 ("art. 23 bis")	Gara come procedura standard, in house providing come eccezione
2009	Legge n. 166/09 ("Decreto Ronchi")	Gara come procedura standard, servizi affidati a gestori con azionariato pubblico-privato solo se il socio private è individuato tramite gara; in house come eccezione
2009	Legge n. 33/09	Introduzione di nuovi contratti di servizio (solo ferro) con una durata minima di 6 anni rinnovabili (6+6) come requisito per accedere a finanziamenti pubblici sul materiale rotabile
2009	Legge n. 99/2009 ("art.61")	Armonizzazione con la regolamentazione UE, gara non obbligatoria
2009	Legge n. 166/2009 ("art.15")	Modifiche dell' Art. 23 bis con limitazione delle eccezioni per l'in house
2011	Legge n. 148/11	Dopo il referendum abrogativo dell'Art. 23 bis, introduzione di regole analoghe alle precedenti (esclusi i servizi ferroviari); affidamenti diretti permessi se provata la non fattibilità della gara, introduzione della possibilità di offrire servizi non sussidiati a fronte di autorizzazione
2012	Legge n. 27/12 ("Cresci Italia")	Integrazione della L. 148/11, con estensione della sua applicazione ai servizi ferroviari, più restrizioni per l'in house (permesso solo per servizi con giro d'affari inferiore a 200.000€), proibizione del rinnovo dei contratti di servizio in essere
2012	Sentenza della Corte Costituzionale	lllegittimità dell'obbligo di gara e della proibizione di rinnovo dei contratti in essere (L.27&12) in quanto regole contrarie  agli esiti del referendum



# Italia: le occasioni da non perdere

- Operatività dell'Autorità per i Trasporti e sua terzietà
- Gare contendibili per la qualità, la sostenibilità e la crescita dei passeggeri 6
- Completamento della liberalizzazione dei servizi gomma
- Apertura del mercato dei servizi ferroviari regionali

### Costi/contributi standard તાં

- Livelli adeguati di servizio: offerta coerente con la domanda
- Costo std unitario come obiettivo a cui tendere progressivamente
- Ripartizione delle risorse pubbliche in base ai costi std e ai livelli adeguati di servizio
- Regolazione degli obblighi di servizio

### Piani di mobilità e TPL က

- Politiche in favore del TPL
- A fronte di minori contributi, più libertà tariffaria e commerciale per gli operatori (entro range definiti dal regolatore)



## Quaderni Arriva Italia

# Fare di più con meno





Objettivi dello studio

innovative di programmazione dei servizi ferroviari, già applicate con successo da Arriva in Europa. Si illustrerà in particolare

Questo documento presenta una sintesi dei risultati di alcune applicazioni di modalità

Metodologia progettuale

Scenari simulati

Risultati simulazioni

XVII LEGISLATURA - IX COMMISSIONE - SEDUTA DEL 21 NOVEMBRE 2013

## Obiettivi dello studio

per Italia .⊑ trasporto ferroviario regionale migliorarne la qualità e l'economicità? per ripensare il Esistono spazi

Questa è la domanda a cui abbiamo cercato di rispondere con lo studio e l'applicazione operativa di nuovi modalità di programmazione dei servizi ferroviari alla realtà italiana Le poche gare di gestione dei servizi ferroviari che sono state espletate in Italia erano sostanzialmente «rigide», vale a dire senza la possibilità per i concorrenti di proporre nuove soluzioni di programmazione, nuovi orari di servizio, nuove politiche di marketing

progettuali dei concorrenti e il «mercato regolato» sono forti propulsori di cambiamento e di miglioramento dei servizi, con effetti sulla crescita dei passeggeri e sul miglioramento La nostra esperienza europea dimostra che i modelli di gara che valorizzano le capacità dell'efficienza La domanda che ci siamo posti richiedeva una risposta franca e oggettiva, per verificare l'effettivo livello di attrattività del mercato italiano

## La risposta è incoraggiante



## Metodologia progettuale

L'applicazione di nuove modalità di programmazione dei servizi ferroviari ad alcune realtà regionali italiane ha previsto: Progettazione dell'orario e dei turni del materiale rotabile su una porzione di rete significativa ed estrapolazione dei risultati su scala regionale

Individuazione delle esigenze di parco e del piano di rinnovo

Nuovo programma di esercizio formulato considerando

- Cadenzamento degli orari e potenziamenti nelle fasce di punta
- <u>Integrazione dei diversi livelli di offerta</u>: servizi tra i poli principali (Regionali Veloci RV) e di collegamento locale (Regionali)
- Ottimizzazione delle coincidenze ai nodi tra servizi
- Prestazioni del parco treni nuovo (velocità/accelerazione)

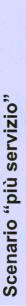
ö Simulazioni con riferimento all'attuale assetto dell'infrastruttura e alle prescrizioni gestione della rete (es. velocità massima per tratta)



XVII LEGISLATURA — IX COMMISSIONE — SEDUTA DEL 21 NOVEMBRE 2013

# Scenari simulati: "100% treni nuovi"

Per tre bacini regionali del Nord, Centro-nord e Sud Italia sono stati simulati due scenari, accomunati dai treni nuovi per tutta la flotta



incremento di servizio e crescita potenziale di passeggeri annui

treni nuovi

calcolo del corrispettivo pubblico e differenza rispetto all'attuale

Scenario "pari servizio, meno risorse"

pari servizio e passeggeri rispetto alla situazione attuale

treni nuovi

calcolo del calo del corrispettivo complessivo rispetto all'attuale



# Risultati delle simulazioni: di più con meno!

l risultati delle simulazioni evidenziano un elevato potenziale di incremento dell'efficienza dei servizi e di miglioramento della qualità (cadenzamenti, miglioramento tempi di viaggio) Le soluzioni ottimali dal punto di vista della sostenibilità economica dei servizi possono essere ricercate giocando sul mix «più servizio/meno risorse»



contestuale calo del corrispettivo totale annuo tra 1% e 12%

Scenario "pari servizio, meno risorse" calo del corrispettivo tra 6% e 22% Range di Variazione nei tre casi analizzati



**9 -16%** 

### XVII LEGISLATURA — IX COMMISSIONE — SEDUTA DEL 21 NOVEMBRE 2013

# Risultati delle simulazioni: di più con meno!

	Caso	Caso	Caso
	A	B	C
ırco	Parco nuovo	Parco nuovo	Parco nuovo

%2 - 9%	7 -10%
16 - 18%	1 - 4%
10 - 12%	1 - 12%
% incremento produzione (treni-km) rispetto all'attuale	Calo del corrispettivo totale annuo in % rispetto all'attuale (catalogo): risparmio per la Regione

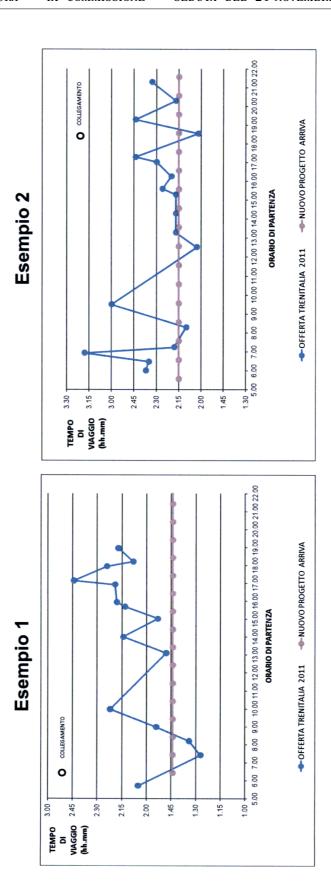
Scenario "pari servizio, meno risorse"

Calo del corrispettivo totale annuo in % rispetto all'attuale (catalogo): risparmio 13 - 23% per la Regione
---

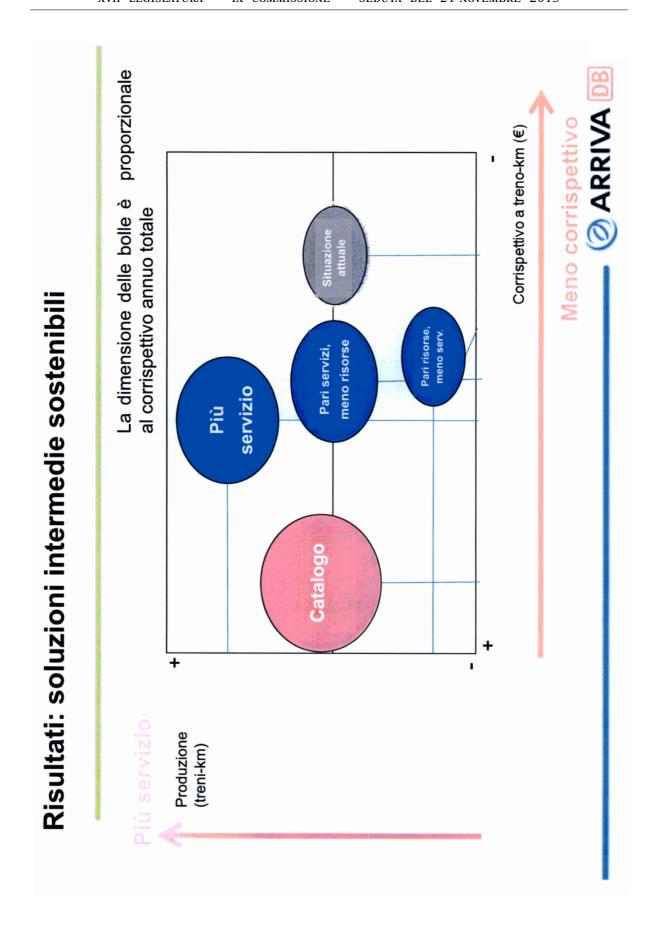




# Risultati: più frequenza e minori tempi di viaggio









### XVII LEGISLATURA - IX COMMISSIONE - SEDUTA DEL 21 NOVEMBRE 2013

ll X Rapporto Isfort sulla mobilità (2013) evidenzia le rilevanti criticità di cui soffre il TPL automobilistico, colpito dalla crisi della finanza pubblica e dalla recessione

Un settore in sofferenza

Nel 2011 (rispetto al 2010)

la produzione annua in vett-km cala del 2,2% e i passeggeri dell'1,3%

Il valore della produzione perde un 1,6%

si riducono le risorse pubbliche del 4,3%

aumentano i ricavi del 3,1%

migliora il rapporto ricavi/costi (più «pay per use»)

aumenta il numero di aziende in perdita

Le situazioni di maggior crisi sono concentrate in alcune aree del paese o città e derivano in particolare dalle criticità finanziarie (non pagamenti della PA) e da squilibri economici di decenni, non ascrivibili solo al taglio dei contributi degli ultimi anni In altre aree la sofferenza deriva da politiche contributive "all'osso" che non trovano alcuna ragione industriale o di presunta inefficienza (vedi servizi extraurbani piemontesi, che rischiano ancora tagli significativi dopo quelli già subiti



### Un settore in sofferenza

Ancora una volta si evidenzia la necessità di affrontare il settore come un comparto industriale non omogeneo, differenziando (geograficamente, per tipo di servizio) le azioni di risanamento di riequilibrio

ritardi nei pagamenti della PA che portano al rischio fallimento, una delle maggiori criticità Fatte salve le situazioni di grave crisi, che richiedono interventi ad hoc di tipo strutturale, e riguarda il prossimo futuro: aumento dell'anzianità del parco per assenza di finanziamenti e di regole per promuovere 'autofinanziamento da parte degli operatori

conseguente aumento dei costi manutentivi e peggioramento della qualità e della sicurezza dei servizi con effetti di perdita di passeggeri e ricavi In un momento di crisi in cui la politica di settore potrebbe puntare a guadagnare quote di mercato all'auto con servizi qualitativamente adeguati, per poi beneficiare della futura ripresa della domanda di mobilità nel suo complesso, si rischia di perdere ancora posizioni In sostanza la spirale negativa, che sembrava essere stata interrotta nel 2003, ha ripreso la corsa a velocità preoccupante



### Un settore in sofferenza

Gli attuali problemi di fondo sono:

certezza contributiva e finanziamento del rinnovo del parco bus e ferroviario

**tempi di pagamento certi** da parte della PA

servizi dei ripartizione delle risorse che incentivi l'efficacia ed efficienza penalizzando le Regioni e le aziende virtuose) regole di mercato chiare che potenzino le capacità di regolazione degli Enti e promuovano contesti attrattivi per gli operatori in concorrenza (gare accessibili) La legge di Stabilità n. 228/2012 ha iniziato ad affrontare questi temi attraverso il nuovo fondo nazionale, l'introduzione di criteri di riparto incentivanti e l'obbligo di riprogrammazione dei servizi, ma **mancano alcune questioni essenzial**i

inserire le somme equivalenti al fondo perequativo (circa 1,5 miliardi di € annui, provenienti dal gettito Irap) nella logica del Fondo Nazionale, quindi vincolandole al TPL

introdurre i costi standard per una ripartizione dei fondi progressivamente più coerente con fabbisogni di mobilità (km per regione e per bacino) e con costi unitari adeguati cambiare prospettiva alla questione degli investimenti sul parco: inserire nei contributi in conto esercizio (e quindi nei corrispettivi di contratto di servizio) la quota a copertura totale degli ammortamenti, lasciando alle aziende libertà nelle modalità di rinnovo

reintrodurre politiche di defiscalizzazione del TPL in favore di famiglie e fasce deboli



### XVII LEGISLATURA — IX COMMISSIONE — SEDUTA DEL 21 NOVEMBRE 2013

Avviare l'operatività della nuova Autorità per i Trasporti, per intervenire su: regolazione dei servizi, iberalizzazioni, apertura del mercato servizi ferroviari regionali, riequilibrio economico del settore

Agenda 2013 per il TPL: 5 linee di azione

Costi standard: definire un metodo semplice di calcolo del Costo Std e dei Livelli Adeguati di Servizio entro l'anno e avviare il piano di rimodulazione progressiva del riparto delle risorse tra le Regioni (superare il criterio storico più quota premiale previsto dal recente Regolamento) ر ز

### Risorse pubbliche

- sviluppare un piano nazionale di finanziamento del rinnovo del parco bus e ferroviario, con effetti sulla qualità dei servizi e di incentivo all'industria di costruzione veicol
- studiare le modalità per vincolare le somme equivalenti alle risorse del fondo perequativo
- finanziare i programmi di innovazione tecnologica (es. Smart Cities, Intelligent Transport Systems)
- Riprogrammazione servizi per aumentare l'efficacia e regolare la componente sociale 4
- rinforzare l'obbligo di revisione dei piani previsto dalla Legge di stabilità 228/2012
- definire l'obbligo di interventi a favore del TPL

# Interventi in favore del cittadino e delle famiglie

- · reintrodurre le detrazioni fiscali degli abbonamenti TPL
- promuovere il Ticket Trasporti (al pari dei buoni pasto): defiscalizzazione per le aziende
- introdurre nei meccanismi di riparto del Fondo Nazionale TPL anche un criterio di premialità per niziative a favore degli utenti (famiglie, fasce deboli)







€ 4,00

\*17STC0002250\*